PARTS OF THE ORIGINAL DOCUMENT

ARE OF POOR REPRODUCTIVE QUALITY

CERTAINES PARTIES DU DOCUMENT ORIGINAL

SONT DE PIÈTRE QUALITÉ DE REPRODUCTION

ÉTUDE SUR LES SERVICES DE TRANSPORT AU NOUVEAU-BRUNSWICK POUR LES PERSONNES AYANT DES BESOINS SPÉCIAUX

Préparé par :

Le ministère des Transports
du Nouveau-Brunswick

Mars 1987

Suite 200, 335 Queen Street,
P.O. Box 207, Fredericton,
New Brunswick E3B 1B1
(506) 458-8455

FGA FIANDER - GOOD ASSOCIATES LTD.

Suite 200, 335 Queen Street, P.O. Box 207, Fredericton, New Brunswick E3B 1B1 (506) 458-8455

FGA FIANDER - GOOD ASSOCIATES LTD.

Le 30 mars 1987 87-0527-03/1.1

Monsieur Doug Johnson
Agent de la politique des transports
Ministère des Transports
C.P. 6000
Fredericton (N.-B.)
E3B 5H1

OBJET : Rapport final - Étude sur les services de transport au Nouveau-Brunswick pour les personnes ayant des besoins spéciaux

Veuillez trouver ci-inclus notre rapport final de ce projet. Je vous remercie pour l'occasion qui nous a été donnée d'effectuer cette étude intéressante.

Allan Fiander, ingénieur
Président

ADF/

TABLE DES MATIÈRES

Numéro du chapitre	Titre	Page
1.0	INTRODUCTION	1.1
	1.1 Objectif de l'étude	1.1
	1.2 Gestion de l'étude	1.1
	1.3 Équipe responsable de l'étude	1.3
	1.4 Principaux éléments de l'étude	1.3
	1.5 Portée de l'étude	1.4
	1.6 Format du rapport	1.5
2.0	OBSERVATIONS CLÉS	2.1
	2.1 Introduction	2.1
	2.2 Caractéristiques de la demande de services de transport pour les personnes ayant des besoins spéciaux	2.2
	2.3 Services de transport actuels	2.5
	Appui du gouvernement	2.5
	Systèmes de tarifs	2.8
	Système d'autobus scolaire	2.9
	Ateliers protégés	2.12
	Foyers de soins	2.13
	Les clubs philanthropiques	2.13
	Groupes bénévoles	2.13
	Centres de réadaptation	2.14
	Services intercités	2.15
	Services de transport urbain	2.18
	2.4 Autres expériences canadiennes relatives au transport des personnes ayant des besoins spéciaux	2.20
	2.5 Principales caractéristiques des services pour les personnes ayant des besoins spéciaux	2.22
3.0	AMÉLIORATIONS RECOMMANDÉES POUR LE SYSTÈME DE TRANSPORT DES PERSONNES AYANT DES BESOINS SPÉCIAUX	3.1
	3.1 Introduction	3.1
	3.2 Recommandations	3.2
	Objectif	3.2
	Principes fondamentaux	3.2
	Incidences par rapport au financement	3.7
	Recommandations générales	3.8
	Recommandations précises	3.31
	Systèmes de tarifs	3.31
	Autobus scolaires	3.34
	Ateliers protégés	3.37

TABLE DES MATIÈRES

Numéro du chapitre	Titre	Page
	Foyers de soins, foyers de soins spéciaux, foyers pour personnes âgées, clubs philanthropiques et organismes bénévoles	3.39
	Centres de réadaptation	3.40
	Intercités	3.41
	Les points communs des services intercités/ruraux/urbains	3.44
	Recommandations pour les personnes aveugles/handicapées visuelles	3.47
	Aéroports/VIA Rail/Gares d'autobus	3.47
	Taxis	3.48
	Autobus (urbains et intercités)	3.49
	Besoins spéciaux pour les sourds et les personnes ayant des handicaps de l'ouïe	3.50
4.0	STRATÉGIE DE MISE EN OEUVRE	4.1
4.1	Introduction	4.1
4.2	Sommaire des recommandations	4.1
4.3	Stratégie de mise en oeuvre	4.9

1.0 INTRODUCTION

1.1 Objectif de l'étude

La présente étude a évalué les besoins en matière de services de transport pour les personnes ayant des besoins spéciaux.* Dans le cadre de cette étude, on a identifié :

a) les services de transport actuels pour les personnes ayant des besoins spéciaux;
b) les éléments et les objectifs de ce genre de services;
c) les lacunes des services actuels; et
d) les méthodes à adopter pour améliorer les services de transport à l'intention des personnes ayant des besoins spéciaux.

1.2 Gestion de l'étude

Fiander-Good Associates Ltd. a effectué cette étude sous la direction d'un Comité de direction et avec l'aide et l'orientation d'un Comité consultatif. Le Comité de direction se composait des personnes suivantes :

Douglas Johnson	Ministère des Transports
Randy Dickinson	Conseil du premier ministre sur la condition des personnes handicapées
John Campbell	Secrétariat du Cabinet
Lowell Boyle	Ministère des Affaires municipales et de l'Environnement
Muriel Walker	Ministère du Travail
Maryanne Bourgeois	Ministère de l'Aide au revenu
Derek Bone/Gary Wood	Ministère de l'Éducation
Bonnie Hoyt-Hallett/ Joan Fenety	Ministère de la Santé et des Services communautaires

---

* Pour les fins de la présente étude, personnes ayant des besoins spéciaux en matière de transport désigne les personnes qui, en raison d'un handicap physique ou intellectuel, ont de la difficulté à utiliser les services de transport.

En plus de l'aide fournie par le Comité de direction, qui était chargé de la gestion de l'étude, le Comité consultatif a assuré une participation supplémentaire de la part des secteurs représentatifs de la population ayant des besoins spéciaux. Le Comité consultatif se composait des personnes suivantes :

Douglas Johnson	Ministère des Transports
Randy Dickinson	Conseil du premier ministre sur la condition des personnes handicapées
Joanne McLeod	Association canadienne des paraplégiques
Myrna Matheson	Centre de ressources des provinces atlantiques pour les handicapés de l'ouïe
Bernie Richard	Fédération des citoyens aînés du N.-B.
June Hooper	Conseil canadien pour la réadaptation des handicapés
Germaine Richard	Moncton Ability Transit Inc.
Louise Lévesque	Institut national canadien pour les aveugles
Léo-Paul Pinet	Centre de Bénévolat de la Péninsule Acadienne
Lorraine Ringuette	Technicienne en réadaptation clinique psycho-sociale

Cette étude qui a été effectuée de octobre 1986 à mars 1987, comprenait un programme en plusieurs phases comportant quatre séries de rencontres avec chacun des deux comités, soit le Comité de direction et le Comité consultatif. Des discussions approfondies ont été tenues également avec les représentants de nombreux groupes, organismes et ministères gouvernementaux qui dispensent des services reliés au transport pour la population ayant des besoins spéciaux. La plupart des organismes figurant dans le "Répertoire des services aux personnes handicapées au Nouveau-Brunswick" préparé par le Conseil du premier ministre sur la condition des personnes handicapées ont été contactés. Ces contacts ont été effectués pendant la recherche préliminaire par le personnel de la recherche du ministère des Transports avant le début du projet ou au cours de la présente étude. De plus, une série d'études de cas ont été entreprises, ces études de cas comportant des

discussions en profondeur avec des représentants de la population ayant des besoins spéciaux. Les données obtenues à partir de ces discussions ont été complétées par la participation du public en général qui avait été invité à participer par l'entremise de communiqués de presse et d'annonces publiés dans les journaux. Cette participation du public a été solicitée par la publication d'annonces dans les journaux régionaux et provinciaux au cours des premières phases du projet.

1.3 Équipe responsable de l'étude

Les experts-conseils chargés de cette étude était Fiander-Good Associates Ltd. Un certain nombre de spécialistes ont fourni de l'aide consultative également sur divers aspects du sujet faisant l'objet de l'étude. Les experts-conseils expérimentés au service de la Société d'experts-conseils James F. Hickling Management Consultants Limited ont été les principaux conseillers de Fiander-Good Associates Ltd.

M. James Barryman et Mme Patricia Falta ont fourni des conseils sur les caractéristiques d'accessibilité générale et d'interface des bâtiments et des services de transport. M. Gary Holmes de Whirlteq a fourni des conseils concernant l'équipement pour les personnes ayant des besoins spéciaux et les modifications pouvant être apportées aux véhicules.

1.4 Principaux éléments de l'étude

L'étude a porté sur différentes approches pouvant être utilisées pour améliorer les services de transport à l'intention des personnes ayant des besoins spéciaux. Ces approches établissent les possibilités suivantes en matière de services :

1) La plus haute priorité en matière de services concerne la prestation et l'adaptation des véhicules privés individuels de façon à maximiser les possibilités pour accroître la mobilité des personnes.

2) Le deuxième point prioritaire sur lequel l'étude a porté est

l'accès accru aux services de transport en commun et privés actuels; et lorsqu'il y avait lieu, on a parlé d'étendre ces services pour qu'ils englobent les régions qui ne sont desservies actuellement.

3) La troisième priorité concerne la prestation de nouveaux services publics et privés, lorsque cela est justifié.

1.5 Portée de l'étude

Les principaux éléments sur lesquels l'étude a porté comprenaient l'identification :

1) du marché des services de transport pour les personnes ayant des besoins spéciaux;

2) des services de transport en commun et privés actuels accessibles aux personnes ayant des besoins spéciaux en matière de transport;

3) des modes d'utilisation des services actuels par rapport aux personnes ayant des besoins spéciaux;

4) de la participation actuelle de divers paliers du gouvernement à la prestation des services de transport pour les personnes ayant des besoins spéciaux y compris des programmes de financement et de soutien pour ces services;

5) des possibilités de mobilité accrue fondées sur une plus grande utilisation des véhicules privés, y compris les besoins en matière de modifications et d'adaptations spéciales;

6) des problèmes concernant l'accès aux services de transport en commun et privés actuels;

7) des lacunes du système de transport qui nuisent à la mobilité des personnes ayant des besoins spéciaux;

8) des mécanismes pour maximiser la participation des secteurs bénévoles ou privés, ou des deux, à la prestation de certaines composantes des services de transport améliorés pour les personnes ayant des besoins spéciaux;

9) des mécanismes pour accroître la coordination des divers services de transport et sensibiliser davantage le public aux services accessibles; et

10) des options en matière de programmes provinciaux de soutien à frais partagés, au besoin, afin d'apporter les améliorations qui s'imposent.

1.6 Format du rapport

Tous les aspects du projet ont été documentés de façon concise. Le présent rapport fournit un sommaire détaillé de plusieurs observations clés établies à partir du programme de travail (chapitre 2.0). Ensuite au chapitre 3.0, on présente une liste exhaustive des recommandations portant sur tous les points notés ci-dessus. Ces recommandations constituent un cadre pour la prestation des services de transport nécessaires afin de répondre à tous les types de cas identifiés dans la présente étude. Chaque recommandation est présentée sous forme concise. Ensuite sont présentés d'autres commentaires qui précisent l'intention ou le but de la recommandation et définissent certains aspects de mise en oeuvre en tenant compte des responsabilités des divers intervenants.

Le chapitre 4.0 présente une stratégie de mise en oeuvre fondée sur le regroupement des recommandations en catégories qui tiennent compte des différents degrés de facilité concernant la mise en oeuvre. Ces catégories présentent également les divers niveaux de financement exigés pour la mise en oeuvre.

En plus de ce rapport final, nous avons un **"document de base"** qui fournit des détails supplémentaires importants sur de nombreux sujets étudiés. Ces sujets comprennent les aspects de la demande, l'accessibilité et la

disponibilité des services actuels, les objectifs, les enjeux et les lacunes. Ils présentent également des profils détaillés des études de cas qui démontrent la diversité et la complexité des besoins en matière de services de transport pour les personnes ayant des besoins spéciaux. Le document de base sert de complément à ce rapport principal.

2.0 OBSERVATIONS CLÉS

2.1 Introduction

Le présent chapitre fournit un **sommaire détaillé** de plusieurs observations clés tirées à partir de la recherche effectuée au cours de cette étude. Ces observations nous donnent une vue d'ensemble des éléments suivants :

a) **l'ampleur et la nature de la demande** de services de transport pour les personnes ayant des besoins spéciaux;

b) **l'accessibilité et la disponibilité** des services de transport actuels pour les personnes ayant des besoins spéciaux; et

c) les **principaux points** reliés à la prestation de ces services ainsi que les **lacunes** des services actuels, ou le manque de ce genre de services.

Les différentes observations sont présentées sous des **titres** qui correspondent généralement au format du document de base de ce projet qui fournit des renseignements plus détaillés.

Bon nombre des observations notées dans le présent chapitre constituent le fondement des recommandations citées au chapitre 3.0.

2.2 CARACTÉRISTIQUES DE LA DEMANDE DE SERVICES DE TRANSPORT POUR LES PERSONNES AYANT DES BESOINS SPÉCIAUX

1) La **demande** de services de transport pour les personnes ayant des besoins spéciaux au Nouveau-Brunswick est **variée et diversifiée.** On estime que la population totale ayant des besoins spéciaux en matière de transport atteint de **25 000 à 30 000** personnes (comparativement au nombre total estimatif de personnes ayant des besoins spéciaux qui se chiffre approximativement à 80 000).

2) Le niveau **exact** de la **demande de divers types de services** pour les personnes ayant des besoins spéciaux **n'est pas connu** parce qu'il n'existe actuellement aucune base de données exhaustive sur la population ayant des besoins spéciaux. Toutefois, on sait que la demande de services de transport pour les personnes ayant des besoins spéciaux est **répartie dans l'ensemble des régions de la province.** Environ **un tiers** des 30 milles personnes ayant des besoins spéciaux en matière de transport **ont des handicaps allant de modérés à graves.** De plus, bon nombre de ces personnes ont des handicaps associés.

3) D'après une enquête nationale effectuée en 1983 auprès des Canadiens utilisant les modes de transport intercités, le taux **d'incidence** des besoins spéciaux reliés au transport est légèrement **plus élevé dans les centres urbains** que dans les régions rurales. Toutefois, il est plus **difficile** d'offrir des services de transport pour les personnes ayant des besoins spéciaux **dans les régions rurales** de la province parce que la population est moins dense et les régions géographiques à desservir sont plus grandes.

4) Plus de **deux tiers** des personnes ayant des besoins spéciaux en matière de transport **ont des difficultés reliées à la mobilité.** Environ **20 pour cent** de la population ayant des besoins spéciaux ont un handicap associé à un **problème visuel** tandis qu'environ **16 pour cent** ont des **problèmes de l'ouïe.** Environ **un quart** des personnes ayant des handicapés reliés au transport ont **"d'autres" types de problèmes** y compris des handicaps intellectuels.

5) Une **composante importante** des transports pour les personnes ayant des besoins spéciaux est reliée au secteur des **personnes âgées** qui **dépend plus largement** des services de transport pour les personnes ayant des besoins spéciaux que les autres secteurs de la population. **L'incidence** des handicaps **augmente radicalement avec l'âge** comme l'illustre la figure 2.1.

6) Le nombre total de **personnes âgées** au Nouveau-Brunswick est d'environ **80 000 personnes.** Ce secteur de la population est répartie dans

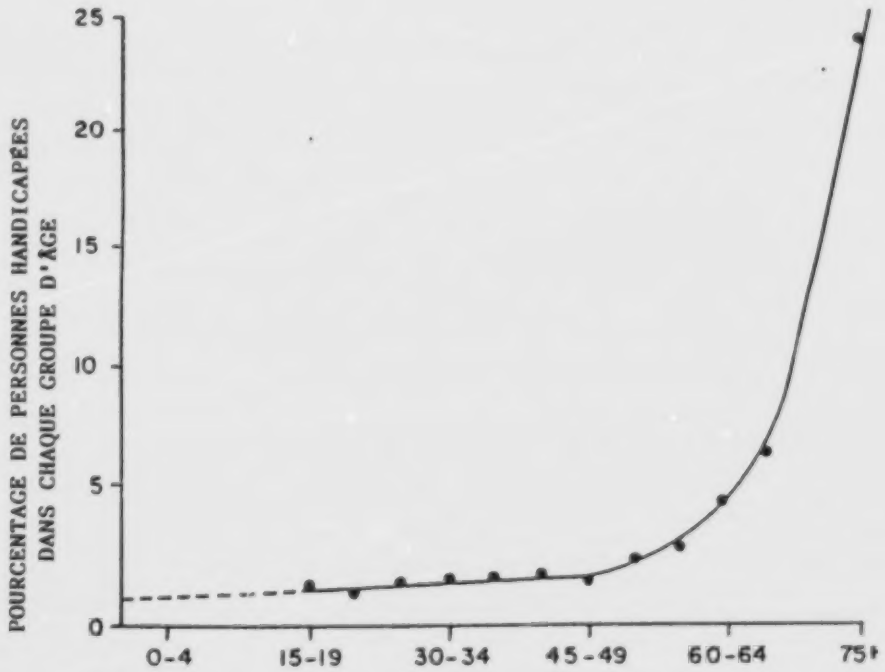

FIGURE 2.1 : HANDICAP ET ÂGE

l'ensemble de la province. Comparativement à la population en général, les personnes âgées ont une plus forte **tendance** par rapport à la moyenne à demeurer dans des **régions non constituées** en municipalité comparativement aux régions rurales de la province. Toutefois, les données de 1981 de Statistique Canada révèlent que malgré cette tendance générale, près **d'un tiers** des personnes âgées vivent dans les **zones rurales non constituées en municipalité** de la province.

7) Les **difficultés reliées au transport*** que connaissent les personnes ayant des besoins spéciaux sont **catégorisées** selon la fréquence de l'identification **comme suit :**

a) monter et descendre les escaliers/les escaliers mécaniques;
b) monter dans les véhicules de transport et en descendre;
c) se déplacer dans les gares;
d) voir les enseignes, les avis et les annonces, etc.;
e) accessibilité et possibilité de manoeuvre dans les salles de toilettes;
f) sièges dans les véhicules de transport; et
g) entendre les annonces concernant les arrivées, les départs et les horaires.

8) En plus des éléments ci-dessus, d'autres travaux effectués relativement aux services de transport en commun révèlent que pour les régions urbaines, **"se rendre à une gare ou un terminus et en partir"** représente également une grande difficulté. Un autre facteur clé qui affecte l'accès aux services actuels, c'est le moyen de la personne de se procurer ces services. Bon nombre de personnes ne peuvent tout simplement pas se payer les services même s'ils existent dans certaines régions.

9) Un total combiné de près de **7 500 lits** sont fournis dans l'ensemble de la province dans les **foyers de soins et les foyers de soins spéciaux.**

---

* Enquête nationale sur les besoins spéciaux dans le domaine des transports en commun effectuée par la Commission canadienne des transports en 1983.

Bon nombre des personnes qui utilisent ces services dépendent de services de transport **spéciaux.**

10) Plus de **9 000** personnes bénéficient des services communautaires continus (autres qu'assistance financière) offerts par le ministère de la Santé et des Services communautaires. Le **nombre de cas dont s'occupe ce ministère dans le domaine des services communautaires aux personnes handicapées** est réparti comme suit :

a) personnes âgées = 6 700
b) adultes = 1 774
c) enfants = 825

Bon nombre de ces personnes **dépendent largement** des **services de transports spéciaux.**

11) Le nombre total de cas du ministère de **l'Aide au revenu** se chiffre à environ 36 000. Un total **d'environ 9 300** de ces personnes **peuvent avoir des besoins spéciaux en matière de transport.** Environ **5 000** de ces personnes reçoivent des services en vertu du programme d'aide à long terme connu sous le nom de "Prestation de base régulière". Ce programme comprend principalement les **adultes âgés** qui font partie du groupe d'âge de **45 à 64 ans.** Près de **2 900** personnes recevant de l'aide sont des **adultes** dans la catégorie "aveugles et handicapés" du programme d'aide à long terme (autres que les personnes âgées). Il peut y avoir également **1 500** autres personnes ayant des besoins spéciaux en matière de transport au sein du programme de perfectionnement, de formation et de placement (selon la nature de cette base de données, il est impossible de préciser exactement combien de ces personnes ont des besoins spéciaux en matière de transport).

12) Bon nombre des caractéristiques de la population ayant des besoins spéciaux révèlent que la **demande** de services de transport pour les personnes ayant des besoins spéciaux est **répartie dans l'ensemble de toutes les régions géographiques de la province.** Bien que la demande sera plus forte dans les **régions urbaines** où la population est plus

dense, elle existe dans tout le Nouveau-Brunswick rural.

13) Bien qu'il existe une demande de services spéciaux en matière de transport dans l'ensemble de la province, la nature de la demande et les services possibles sont différents dans les régions rurales et régions urbaines. De plus, la demande a des caractéristiques spéciales dans différentes régions de la province (telles que la Péninsule Acadienne et la région du Nord-Ouest). Les solutions qui pourraient être apportées aux besoins en matière de transport doivent être suffisamment souples pour permettre aux groupes/organismes locaux d'adapter les services possibles de façon à répondre aux besoins uniques qui existent dans chaque région. En outre, il faudrait évaluer les moyens les plus aptes à desservir une région spécifique en tenant compte des besoins de services uniques et de l'option choisie qui répond le mieux à la région en question.

2.3 SERVICES DE TRANSPORT ACTUELS

Appui du gouvernement

14) Divers ministères du gouvernement du Nouveau-Brunswick offrent actuellement une vaste gamme de services. Les clubs philantrophiques, les groupes bénévoles et les organismes de réadaptation offrent également des services de transport. Tous ces organismes assurent une aide financière de diverses formes et à un degré varié, mais il n'existe pas de normalisation dans la prestation de ces services. On note toutefois un manque de coordination entre certains groupes/établissements et ministères du gouvernement.

15) Sauf pour la participation de Fredericton à la prestation d'un service d'autobus parallèle (tarifs) pour les personnes ayant des besoins spéciaux et la contribution limitée à Moncton et à Saint John, l'aide gouvernementale est fournie principalement par la province. Un supplément est venu s'ajouter à cette aide au cours des dernières années par l'entremise des programmes fédéraux visant dans une large mesure à favoriser l'acquisition de véhicules (et d'une infrastructure) pour les

services de transport en commun. Jusqu'à récemment, ces programmes fédéraux de transport n'ont pas été orientés principalement vers le transport pour les personnes ayant des besoins spéciaux. Il y a également le remboursement de la taxe fédérale sur les carburants pour les véhicules privés conduits par les personnes handicapées. Toutefois, ce remboursement n'est pas utilisé fréquemment puisque le nombre de personnes handicapées qui voyagent dans des véhicules privés est limité. Dans certains cas, on semble hésité à réclamer le remboursement en raison des modalités administratives qu'il faut suivre.

16) Le **manque** général **d'initiatives de la part des administrations municipales** concernant le transport pour les personnes ayant des besoins spéciaux correspond à l'absence générale d'efforts de la part des administrations municipales au Nouveau-Brunswick visant à aborder **tout aspect** des **transports en commun.** C'est le cas dans toutes les cités de la province sauf dans les trois plus grandes cités. Les autres cités, ainsi que tous les autres villes et villages, **n'ont pas** de dispositions précises pour aider le **transport en commun** en général (encore moins pour le transport des personnes ayant des besoins spéciaux). **Un service de transport en commun de base répondrait à bon nombre des besoins spéciaux dans les régions municipales.**

17) Le nombre total de véhicules pour le transport des personnes ayant des besoins spéciaux dans chacune des **sept principales catégories de service** est illustré dans la figure 2.2 (voir le document de base pour obtenir de l'information plus détaillée sur chacune des sept catégories de service). On constate qu'un total de **113 véhicules** fournissent des services de transport pour les personnes ayant des besoins spéciaux dans l'ensemble de la province. En plus de ces véhicules (qui sont des wagonnettes ou des autobus conçus spécifiquement pour le transport des personnes ayant des besoins spéciaux), environ **220 autres véhicules** assurent le transport d'élèves ayant des besoins spéciaux en vertu de **contrats de transport** avec le ministère de l'Éducation. En outre, les ministères **de la Santé et des Services communautaires et de l'Aide au revenu** accordent des sommes importantes tous les ans pour les services de transport des personnes ayant des besoins spéciaux par taxi et au

moyen d'autres véhicules connexes.

18) Les **ministères de la Santé et des Services communautaires et de l'Aide au revenu fournissent** une aide pour **combler les lacunes des services** dont leurs clients ont besoin. Plus spécifiquement, bien que les transports ne fassent pas partie du mandat de ces ministères, ceux-ci ont accordé des fonds pour les services et l'équipement reliés au transport parce que ces besoins essentiels n'étaient tout simplement **pas comblés par un autre ministère du gouvernement.** Au cours de la dernière **année financière** (1985-1986), ces deux ministères ont dépensé un **total combiné** d'environ **635 000 $** pour les services de transport à l'intention des personnes ayant des besoins spéciaux.

19) En plus du financement général accordé pour les services de transport aux clients individuels, au cours de l'année écoulée, le ministère de la Santé et des Services communautaires a aussi fourni des sommes d'environ **17 000 $ et 14 000 $** respectivement à **Miramichi Accessible Transit and Moncton's Ability Transit Inc.**

20) Pendant la dernière année financière (1985-1986), les dépenses totales directes effectuées par les ministères du gouvernement **provincial** au Nouveau-Brunswick pour des services de transport à l'intention des personnes ayant des besoins spéciaux se sont chiffrées à environ **2,75 millions de dollars.**

21) La principale contribution de la province en ce qui à trait au transport des personnes ayant des besoins spéciaux est reliée aux services fournis par le **ministère de l'Éducation.** Le budget de ce ministère pour l'année actuelle (1985-1986) relativement aux services de transport essentiels à l'enseignement des personnes ayant des besoins spéciaux est de plus de **2,1 millions de dollars.** Bien que cette somme soit reliée principalement à la prestation des services aux **enfants,** un total de **135 étudiants adultes** (principalement ceux qui fréquentent les ateliers pour adultes) sont desservis par **50 autobus scolaires ordinaires** à divers endroits de la province.

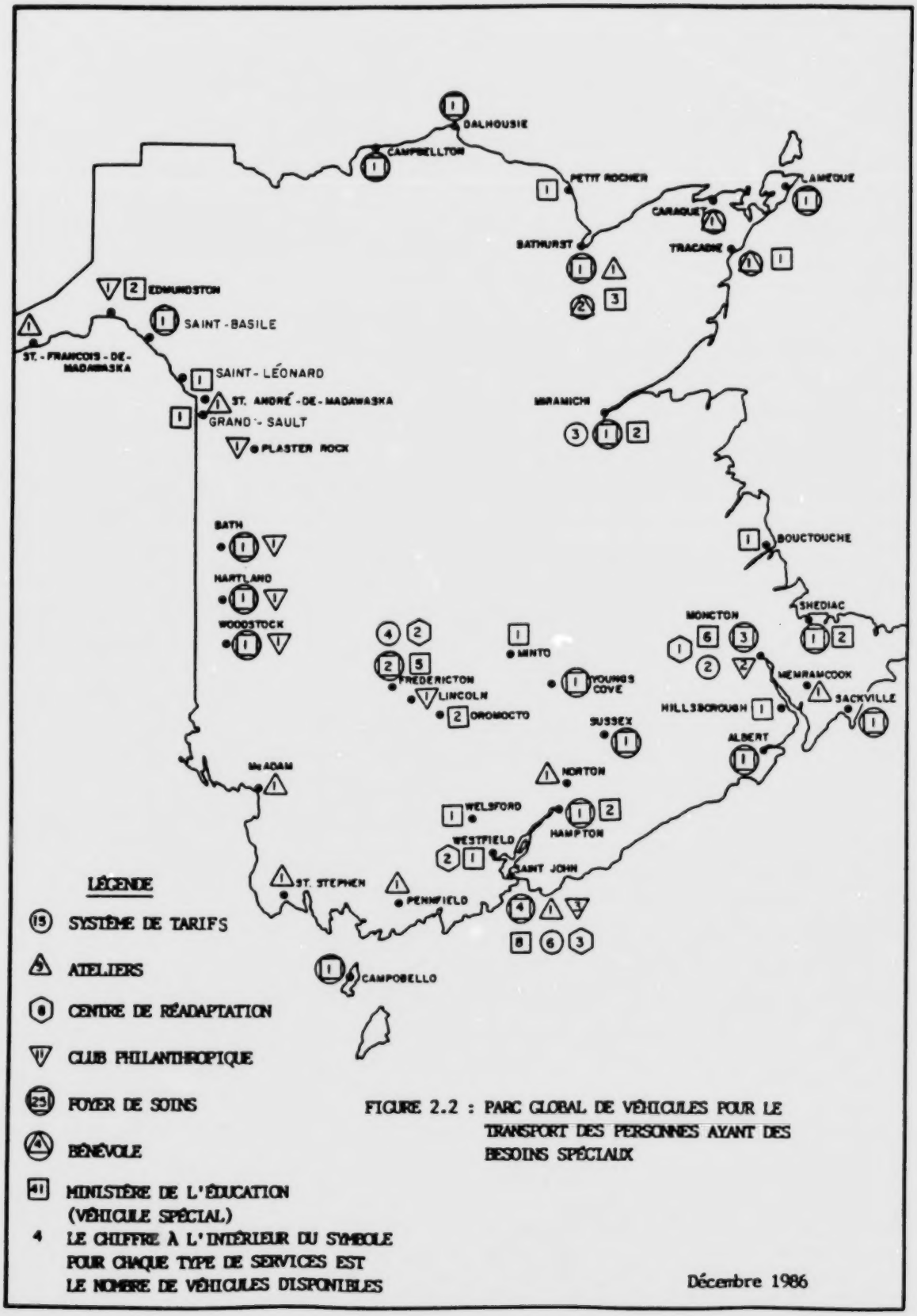

FIGURE 2.2 : PARC GLOBAL DE VÉHICULES POUR LE TRANSPORT DES PERSONNES AYANT DES BESOINS SPÉCIAUX

Décembre 1986

Systèmes de tarifs

22) Les **"systèmes de tarifs"** parrallèles pour les personnes ayant des besoins spéciaux en place dans les trois grandes cités et dans la région de la Miramichi ont été établis pour **répondre** à un besoin critique. Bien qu'ils soient semblables de nature, ces **systèmes sont adaptés aux besoins spécifiques** de la région desservie. Ils assurent généralement un **bon service** aux **secteurs** de la population ayant des besoins spéciaux **desservis.** Toutefois, tous ces systèmes **desservent uniquement une partie** de la population totale ayant des besoins spéciaux dans ces régions. Ces quatre services sont affectés par l'incapacité de produire des fonds suffisants pour offrir le niveau de services voulu afin de répondre à la demande globale provenant de tous les secteurs de la population ayant des besoins spéciaux dans ces régions de service. En réalité, dans les quatre endroits où les systèmes de tarifs sont en place, **la demande d'expansion du service est forte** pour les éléments suivants : **a) heures** de la journée; **b) jours** de la semaine; **c) nombre de véhicules** en service: et **d) région géographique desservie.** La question de la région géographique desservie est plus évidente dans la région de Moncton où le service se limite à la ville, bien que la demande soit assez forte dans les communautés avoisinantes de Riverview et Dieppe. Les **limites** du service actuel sont attribuables au **financement et à la capacité** limités du service actuel à Moncton.

23) Les responsables des **"systèmes de tarifs"** susmentionnés généralement ont tous de la **difficulté** à élargir le service au-delà des niveaux actuels en raison de **l'incertitude des intentions** relativement aux services fournis par le ministère de la Santé et des Services communautaires. Cette situation semble être compliquée davantage par les **différentes** approches apparentes suivies dans différents districts. Il semble y avoir un manque de **constance** de temps à autre même au sein d'un district particulier. L'élaboration par ce ministère d'une série de lignes directrices provinciales qui seraient appliquées avec constance améliorerait la prestation des services de transport pour les personnes ayant des besoins spéciaux.

24) Un autre élément clé des **"services"** à tarifs est relié aux **priorités par rapport au motif du voyage.** Généralement, ces services ont été mis sur pied pour répondre aux besoins précis des régions desservies. Par exemple, à Fredericton, le service a été établi afin de répondre prioritairement aux besoins de voyages pour fins médicales. Ce service était nécessaire et continue de l'être; mais son efficacité générale a été réduite par l'accent qui a été mis prioritairement sur les voyages pour des **fins médicales.** La plupart des systèmes de cette nature accordent une haute priorité aux voyages **éducatifs et professionnels,** les voyages pour fins **médicales** recevant la **troisième priorité,** suivis des "autres voyages" tels que les voyages pour des fins sociales et récréatives. Les voyages médicaux ne devraient pas être la première priorité de ces services. Il est essentiel de faire preuve de jugement dans la répartition des fonctions afin de maximiser les services offerts à la population ayant des besoins spéciaux. Il faut également reconnaître le caractère unique des différentes régions de la province. Toutefois, dans la mesure du possible, tous les voyages, peu importe les motifs, devraient recevoir une priorité égale.

25) Les **parcs de véhicules actuels** ne sont **pas utilisés** à leur capacité **maximale.** Les **niveaux d'utilisation** des véhicules pourraient être augmentés dans certains cas par une **meilleure coordination** des voyages qui peuvent être effectués **simultanément,** sans égard au motif du voyage.

26) Les services offerts dans la catégorie des **"systèmes de tarifs"** comportent normalement des **restrictions qui éliminent bon nombre** de personnes ayant des besoins spéciaux légitimes en matière de transport. Ces restrictions existent évidemment non **pas** en raison du **manque de désir** de la part des responsables de fournir un service élargi **mais plutôt en** raison de leur incapacité de fournir le service étant donné **les ressources financières et l'équipement limités** dont ils disposent pour couvrir les frais d'exploitation.

27) Une **bonne partie** des **services actuels** à tarifs spéciaux pour les besoins spéciaux sont fournis aux personnes uniquement dont les ressources financières sont extrêmement limitées. Normalement, ces services à

tarifs spéciaux sont offerts aux personnes qui dépendent d'une forme quelconque d'aide au revenu. Les personnes qui sont **marginalement** autonomes reçoivent un niveau de service **moins** élevé (s'il en est). Cette **approche discriminatoire n'est pas une approche équitable** en matière de prestation de services et démontre la nécessité d'élaborer attentivement une série de critères d'admissibilité qui tient compte des variations de la capacité de l'usager de se procurer ses propres services.

Système d'autobus scolaire

28) Il y a de la part de la **communauté un intérêt** substantiel **pour l'utilisation accrue des autobus scolaires** afin d'offrir des services de transport non scolaires. Dans certains cas, ce concept offre une occasion d'augmenter le service. D'autre part, il ne devrait pas être utilisé uniquement comme un moyen pour transférer la responsabilité d'un ministère à l'autre. Bien que le concept de l'utilisation accrue des autobus scolaires ait du mérite, il **faut tenir compte** de la **réalité du coût** de cette expansion possible du service.

29) La **législation actuelle** concernant l'utilisation des autobus scolaires pour les activités non scolaires nuit à l'utilisation accrue des autobus scolaires pour offrir des services aux personnes ayant des besoins spéciaux. L'article 31 du règlement 84-160 établi en vertu de la Loi scolaire (O.C. 84548) prévoit (avec certaines restrictions concernant la distance à parcourir et le remboursement/rémunération pour les coûts reliés au véhicule) l'utilisation des véhicules scolaires par une organisation contituée de 20 personnes âgées ou plus. Toutefois, ce service est limité à **trois déplacements au maximum par an pour chaque organisation.** L'article 32 du règlement précité permet au ministre de **"ordonner** qu'un véhicule scolaire soit utilisé à des fins autres que le transport **d'élèves"** dans des **"circonstances urgentes ou exceptionnelles".** L'article 32 a été utilisé pour fournir des services de transport aux adultes qui fréquentent les ateliers protégés. Bien que cette approche offre une solution provisoire à un nombre limité de cas d'urgence, l'approbation ministérielle directe exigée pour chaque

cas n'est pas le moyen le plus efficace d'accroître l'utilisation des véhicules scolaires pour offrir des services aux personnes ayant des besoins spéciaux. Le parc d'autobus scolaires pourrait offrir des services accrus aux personnes ayant des besoins spéciaux sur une base régulière s'il existait un mécanisme plus efficace pour la prestation du service. Il faut reconnaître que **l'augmentation des services** offerts par le parc des autobus scolaires **entraînera évidemment des coûts supplémentaires.**

30) Il faudrait **examiner** bon nombre de **modalités opérationnelles** en détail sur une **base de véhicule par véhicule** pour implanter un service accru offert à l'aide du parc d'autobus scolaires qui appartient à la province. Cette évaluation comprendrait des points tels que la logistique des transferts des conducteurs qui sont en périodes libres, de l'entreposage des véhicules, de l'entretien des véhicules et de l'établissement d'un barème de tarifs pour la dispensation de ces services. Les changements apportés aux modalités opérationnelles et actuelles peuvent également être limités en raison des conditions prévues dans les conventions collectives actuelles avec les conducteurs d'autobus scolaires.

31) Étant donné les caractéristiques du parc des autobus scolaires actuel, c'est pendant les **mois d'été ou les soirs et les fins de semaine,** période où ces autobus ne sont pas utilisés habituellement, qu'il serait possible d'en **faire une plus grande utilisation.** La partie la plus accessible de ce parc est le **parc privé** qui dessert la province à contrat pendant l'année scolaire. Il existe actuellement un parc de **61 véhicules à contrat** (généralement dont la dimension varie de petit à gros). Ces véhicules sont répartis dans **l'ensemble de la province.** Ce parc appartient à des particuliers ou des compagnies privées qui s'intéresseraient probablement aux **possibilités accrues** d'exploiter ces véhicules à des moments où ils ne sont pas exigés en vertu de leurs contrats avec le ministère de l'Éducation. Cela pourrait avoir des incidences pour les permis de transport routier en vertu de la Loi sur les transports routiers. Ce sujet a besoin d'être étudié davantage.

Ateliers protégés

32) Un total de **9 wagonnettes** sont fournies dans l'ensemble de la province pour transporter les adultes aux **ateliers protégés.** Généralement, ces véhicules peuvent transporter 15 à 20 passagers. **Deux** seulement des 9 véhicules dans cette catégorie ont des **plates-formes** élévatrices pour fauteuils roulants. La plupart de ces services sont dirigés par des **employés ou le personnel** des ateliers. Ces véhicules sont utilisés normalement uniquement pendant la matinée et l'après-midi pour ramasser et déposer les étudiants à leur résidence. Bien que certains véhicules utilisés pour ces services soient à la veille d'atteindre la limite de leur durée, d'autres sont en bon état. Ces véhicules également constituent un **parc** qui pourrait être utilisé pour **d'autres** besoins spéciaux pendant les heures où ils ne sont pas exigés pour transporter des étudiants aux ateliers. Cette mesure pourrait évidemment nécessiter des efforts accrus pour assurer la coordination et la répartition des véhicules et exiger qu'on ait recours à un nombre accru de conducteurs (puisque bon nombre de ces véhicules sont conduits actuellement par le personnel de l'atelier).

33) Plusieurs ateliers (particulièrement dans le Nord-ouest) ont besoin de **services supplémentaires** pour assurer le transport des participants aux ateliers. Plusieurs de ces installations ont de la difficulté à obtenir suffisamment de revenus pour **couvrir les coûts de fonctionnement** des véhicules. La nature de ces **besoins changera probablement** à mesure que la **transition** se réalisera à partir de l'approche actuelle plus **"institutionnalisée"** vers une **approche plus "normalisée ou ordinaire"** en ce qui a trait à la santé et aux services sociaux. La tendance dans l'ensemble du Nouveau-Brunswick est vers la réduction des fonctions des ateliers et l'intégration des personnes ayant des besoins spéciaux aux activités quotidiennes normales de la société. Cette situation réduira le besoin de véhicules spécifiques pour desservir les ateliers individuels. D'autre part, cela augmentera éventuellement la demande de services de transport général pour les personnes ayant des besoins spéciaux.

Foyers de soins

34) Au total, **25 wagonnettes/petits autobus desservent les foyers de soins.** L'utilisation de **dix** des vingt-cinq véhicules qui offrent cette catégorie de service se **limite aux résidants des foyers de soins** respectifs. Les véhicules exploités par les autres foyers offrent des services à d'autres personnes selon des conditions variées. **L'utilisation accrue** de ces véhicules par **d'autres** devrait être encouragée.

Les clubs philantrophiques

35) En plus de **8 des 25 véhicules** desservant les foyers de soins qui sont des **dons** de divers organismes tels que les clubs Lions et les clubs Rotary, **11 petites wagonnettes** sont exploitées par des **clubs philantrophiques** dans la province. La plupart de ces véhicules **n'ont pas de plate-forme élévatrice pour fauteuils roulants** mais ils sont utilisés pour d'autres personnes **dont la mobilité est moins limitée.**

36) Il serait **possible d'accroître le service fourni par ces véhicules** en dotant certains de ceux qui ne sont pas actuellement équipés, **de plates-formes élévatrices** pour fauteuils roulants et dans certains cas, en **augmentant l'utilisation de ces véhicules.** L'utilisation accrue de ces véhicules nécessiterait manifestement une évaluation plus détaillée des services offerts par chaque véhicule. Toutefois, on prévoit que par la coordination et la discussion, il serait possible d'augmenter le niveau d'utilisation de certains de ces véhicules. C'est particulièrement le cas pour les véhicules qui offrent des services à une clientèle d'utilisateurs restreinte.

Groupes bénévoles

37) La présence de services dirigés par des organismes **bénévoles** est **relativement limitée.** Les **trois** services actuels exclusivement bénévoles se trouvent dans la **région de la Péninsule Acadienne/Bathurst.**

Le nombre limité de services bénévoles est probablement un indice de la difficulté générale que représente le fonctionnement de ces services. Bien que bon nombre des services actuels dans la province bénéficient d'une participation considérable de la part des bénévoles, plusieurs ont noté qu'ils **ne pourraient pas fonctionner efficacement, exclusivement avec l'aide des bénévoles.**

38) La collaboration obtenue de plusieurs organismes, associations et particuliers dans l'ensemble de la province a laissé entrevoir la possibilité d'une utilisation accrue des services bénévoles. Toutefois, les **services de transport bénévoles limités qui existent** sont **davantage un indice des mauvaises expériences connues** par rapport à ces services bénévoles dans l'ensemble de l'Amérique du Nord. Bien que de nombreux services de soutien communautaires soient fournis avec succès sur une base bénévole, les risques d'échec de cette approche en matière de services de transport sont généralement très grands. La présence d'un **groupe engagé** composé de plusieurs personnes qui sont prêtes à assurer **l'organisation, la gestion et la surveillance continues** du service constitue certes la clé du succès du bénévolat. Le taux de succès n'a pas été bon dans le domaine des services bénévoles reliés aux transports qui exigent de la part des particuliers un engagement sur une période assez longue (par exemple dans le cas d'un conducteur d'autobus).

Centres de réadaptation

39) Les services de transport pour les personnes ayant des besoins spéciaux fournis par les **centres de réadaptation** se limitent actuellement principalement aux trois véhicules assurés en collaboration avec Centracare à Saint John, le trajet de la Early Family Intervention Inc. à Moncton, des véhicules exploités par le Centre de rééducation de la Commission des accidents du travail à Grand Bay et deux véhicules exploités par le Centre de réadaptation de Forest Hill à Fredericton ainsi que le Conseil canadien pour la réadaptation des handicapés. Les deux véhicules disponibles à Fredericton arrivent tous les deux à la fin de leur durée de vie et conséquemment, ne sont pas utilisés normalement pour les services généraux aux personnes ayant des besoins spéciaux.

Normalement les services offerts par ce genre d'organisme sont très spécialisés et se limitent exclusivement aux personnes qui reçoivent de l'aide de ces mêmes organismes.

Services intercités

40) Pour les trajets de plus longue distance entre les cités et entre les centres du Nouveau-Brunswick ainsi que pour la correspondance avec des points de destination à l'extérieur de la province, les services de transport des passagers sont actuellement loin d'être totalement accessibles. C'est particulièrement le cas pour les personnes dont la mobilité est gravement limitée. Le niveau d'accès varie selon le mode de transport. Tous les modes de transport intercités (aérien, ferroviaire, autobus et traversier) sont importants pour divers motifs de voyage y compris les activités médicales, commerciales et récréatives.

41) Les services de traversiers interprovinciaux entre le Nouveau-Brunswick, l'Île-du-Prince-Édouard et la Nouvelle-Écosse ont atteint le plus haut degré d'accessibilité. Les services aériens se classent probablement deuxièmes au niveau du mode accessible, les services ferroviaires étant plus difficiles et le service d'autobus intercités le mode le moins accessible.

42) Le degré d'accessibilité des services aériens varie selon le genre de voyage que l'on veut effectuer. Par exemple, l'accès aux services intercités sur une plus longue distance comprenant les liaisons vers l'Ouest avec d'autres points au Canada est meilleur que le service au sein des provinces Maritimes et entre différents points au Nouveau-Brunswick. Cette situation s'explique par la plus grande difficulté qu'il y a à effectuer les transferts aller-retour des avions plus petits utilisés au sein des Maritimes comparativement aux avions à réaction qui sont utilisés pour assurer la liaison sur des plus longues distances avec des points à l'Ouest du Nouveau-Brunswick.

43) La principale difficulté que présente **l'aéronef à turbo-propulsion de taille moyenne** utilisé au sein des provinces Maritimes/Atlantiques se situe au niveau de la capacité de **transférer des gens** dont la mobilité est gravement limitée (fauteuil roulant etc.) à l'aéronef ou à partir de l'aéronef. Les problèmes par rapport à ce genre d'aéronef concernent surtout la nécessité d'utiliser un appareil du type **élévateur-avant** pour les fauteuils roulants dans les petits aéroports (les gros aéroports aux endroits tels que Halifax ont des rampes de chargement/passerelles directes qui mènent à l'avion).

44) Un certain nombre de commentaires ont été exprimés concernant les contacts avec **le personnel des transports intercités qui n'est pas assez bien formé** pour reconnaître et satisfaire les besoins spéciaux des personnes en matière de transport. Cette observation est fondée sur plusieurs commentaires précis mentionnés dans notre recherche et ne correspond pas nécessairement aux dernières observations exprimées à ce sujet dans d'autres régions du pays. Bien que bon nombre de transporteurs aient fait des efforts pour former le personnel dans ces domaines, il semblerait justifié **d'évaluer** les **besoins** d'une **formation supplémentaire pour le personnel.** Cette formation devrait comprendre **l'évaluation** de la **demande** d'un **programme de formation et de perfectionnement coordonné et élargi** pour le personnel des transporteurs qui fait directement affaire avec le public voyageur.

45) La principale difficulté que présente le service **ferroviaire** concerne l'aspect pratique et le **transfert sécuritaire des passagers en fauteuil roulant** au train et à partir du train. Dans les trains, il existe toujours des problèmes concernant la mobilité dans les **allées** et l'accessibilité aux **salles de toilettes.**

46) Les principaux services d'autobus d'intercités au Nouveau-Brunswick se trouvent sur le réseau routier majeur. Ce service est complété par certains services régionaux. Les services d'autobus intercités sur les principales routes du réseau routier offrent un niveau raisonnable de services compte tenu de la nature et du caractère des régions desservies. Toutefois, les **autobus** ne sont pas généralement accessibles

aux personnes dont la **mobilité est de modérément à gravement limitée (sauf pour** les mesures spéciales prises sur les routes desservant le **triangle de Fredericton, Saint John et Moncton).** Cette inaccessibilité générale est caractéristique des **nombreux services d'autobus intercités canadiens.**

47) Le prototype **(Access-O-Bus)** qui est actuellement disponible pour fins de démonstration et qui a été parrainé par Transports Canada constitue la meilleure possibilité **d'améliorer** les services d'autobus intercités afin d'en **accroître l'accessibilité.** Ce véhicule fait une **tournée nationale** qui donne aux différentes compagnies d'autobus intercités la possibilité de l'utiliser au sein de leur parc des véhicules normal sur une base expérimentale pour une certaine période de temps (il sera utilisé par **SMT Limited** à partir de la fin de l'hiver/du début du printemps).

48) À **l'exception** des grandes gares d'autobus intercités plus modernes à Saint John et à Moncton, la plupart des **autres gares** au Nouveau-Brunswick sont **modestes.** Dans les endroits où il existe des terminus particuliers, ces installations devraient être accessibles. En particulier, celles dans les **principaux centres** (y compris Edmundston, Campbellton, Bathurst, Newcastle et Fredericton) **devraient être accessibles** aux personnes ayant des besoins spéciaux.

49) Le service interprovincial de **traversiers** entre le Nouveau-Brunswick, l'Île-du-Prince-Édouard et Saint John - Digby **n'est pas complètement accessible** mais il a subi certaines améliorations au cours des dernières années. Cela s'applique également aux bâtiments du terminus et aux navires. Bien que les services de l'Île-du-Prince-Édouard et de la baie de Fundy bénéficient tous les deux de navires capables d'accueillir des gens dont la mobilité est limitée et ayant aussi des besoins spéciaux, deux des bateaux supplémentaires utilisés pour le trajet de l'Île-du-Prince-Édouard pendant les mois d'été sont limités par rapport à l'accessibilité.

50) Le **service de traversier de Grand Manan** est le seul service de traversier intra-provincial qui doit faire un trajet plus long que les

courts trajets habituels, pendant lequel les passagers doivent quitter leur véhicule. Les navires utilisés pour ce trajet ne sont pas **actuellement accessibles.** La planification et la conception en vue de tout changement à apporter à ce service (y compris les terminus et les navires) devraient prévoir des dispositions pour répondre aux besoins spéciaux en matière de transport.

51) Il existe des préoccupations communes concernant **tous les modes** de transport des passagers intercités en ce qui a trait à la capacité de répondre aux besoins des personnes ayant des handicaps **visuels et de l'ouïe.** Ces inquiétudes comprennent également les aspects concernant **l'accessibilité** générale des gares, les techniques **de diffusion d'information** visuelle et audio dans les principales gares ainsi que les **systèmes centraux d'information** concernant les horaires et les autres détails pour tous les modes de transport des passagers. Pour être efficace, ce système doit être équipé de façon à pouvoir **communiquer de l'information** aux personnes qui ont des **handicaps visuels et de l'ouïe** (par exemple, des écrans vidéo et des systèmes audio tels que les téléphones à volume réglable et ATME).

52) Actuellement, il existe une certaine **incohérence** dans l'approche des divers **transporteurs** pour ce qui a trait aux mesures à prendre concernant la **réduction des tarifs** pour les **préposés qui doivent accompagner les personnes handicapées.** Cela s'applique au mode de transport urbain et intercités (pour tous les modes de transport). Il faut prioritairement **uniformiser** l'approche adoptée par les transporteurs à ce sujet.

Services de transport urbain

53) Les personnes ayant des **handicaps visuels et de l'ouïe** ont également des difficultés à utiliser les **services de transport en commun généraux** dans les régions **urbaines.** Cela comprend les services de **transport en commun** dans les trois cités où le service est fourni ainsi que les services de **taxi** dans l'ensemble de la province. Les **difficultés** qui caractérisent le système de transport en commun urbain pour ce secteur de la population ayant des besoins spéciaux sont semblables à celles qui

caractérisent les modes de transport intercités (notés dans l'observation 51).

54) Un des problèmes précis qui affecte les personnes ayant des **handicaps visuels** concerne **l'identification et la reconnaissance** des **véhicules** de transport en commun par rapport aux autres. Il faudrait proposer des **systèmes d'identification** des véhicules par signaux de **couleurs contrastantes.** Ce groupe ayant des besoins spéciaux a besoin que **les conducteurs lui accordent une attention spéciale** et les aident à identifier les arrêts où ils veulent descendre. Tous les transporteurs devraient également adopter la même approche concernant les dispositions relatives aux **chiens-guides** sur les véhicules de transport.

55) Plusieurs facteurs principaux affectent les besoins spéciaux pour les **personnes capables d'utiliser les services de transport en commun conventionnels.** Ces facteurs concernent principalement les personnes dont la mobilité est **marginalement** limitée. Cela s'applique à bon nombre de **personnes âgées et d'autres** dont la mobilité est limitée en ce qui concerne la capacité de : **a)** marcher de longues distances; **b)** monter des escaliers; et/ou **c)** rester debout pendant de longues périodes de temps. Il y a bon nombre de personnes qui pourraient être **accueillies** par un **système de transport en commun normal** si le service était conçu en fonction de ces aspects. Toutefois, seules trois cités au Nouveau-Brunswick offrent des services de transport en commun généraux.

56) **L'individualisation** est **l'élément clé** des services de transport pour les personnes ayant des besoins spéciaux. C'est un élément essentiel à la fois pour l'utilisation des **véhicules privés** et (lorsque cela convient) pour maximiser l'utilisation des **systèmes de transport en commun actuels.** Le dernier cas s'applique au transport **intercités** aussi bien qu'aux services **urbains.** Il faut des services **spécialisés** lorsqu'il n'est pas possible de répondre aux besoins sur une base **individuelle (autonomie) ou** sur une base **intégrée** par les **services de transport en commun ordinaires** (autobus et taxi). Les **services spécialisés** peuvent prendre de nombreuses formes y compris systèmes de "tarifs" **parallèles** utilisant de petits véhicules et comprenant des wagonnettes et des

mini-wagonnettes ainsi que des taxis.

2.4 AUTRES EXPÉRIENCES CANADIENNES RELATIVES AU TRANSPORT DES PERSONNES AYANT DES BESOINS SPÉCIAUX

57) **La plupart des provinces sauf le Nouveau-Brunswick et l'Île-du-Prince-Édouard** ont des **programmes précis appuyant** les services de transport pour les **personnes ayant des besoins spéciaux.** Bon nombre de ces programmes de transport pour les personnes ayant des besoins spéciaux **comprennent les composantes du coût de fonctionnement et du coût de capital.** Normalement, le coût de fonctionnement est fondé sur une somme fixe par habitant calculée en fonction de la population de la région desservie. Une autre approche utilisée fréquemment est celle qui consiste à payer un pourcentage du déficit de fonctionnement. La **Nouvelle-Écosse** est la seule province dans la région atlantique qui a un **programme global** largement utilisé d'aide au transport pour les personnes ayant des besoins spéciaux. Ce programme comprend des composantes pour le coût de fonctionnement et le coût de capital ainsi qu'une subvention de base par habitant pour la composante fonctionnement. Il est à noter toutefois que la directive de la **Nouvelle-Écosse** pour les besoins spéciaux s'applique **essentiellement** uniquement aux services du type de **transport parallèle** pour les personnes ayant des besoins spéciaux. Il importe également de noter que la plupart des autres provinces ont un système de subventions conditionnelles qui appuie des services spécifiques plutôt que la formule de subventions inconditionnelles globales que l'on connaît au Nouveau-Brunswick. La formule de subventions municipales inconditionnelles actuelle au Nouveau-Brunswick permet aux municipalités de donner un soutien aux services de transport urbain. Toutefois, seules les trois grandes cités utilisent ce mécanisme pour offrir une forme de transport en commun quelconque.

58) Des expériences récentes dans plusieurs provinces canadiennes (y compris la Nouvelle-Écosse et le Québec) ont révélé qu'il était **très avantageux** de subventionner le coût des **services de taxi** à titre de composante du **système de transport global pour les personnes ayant des besoins**

spéciaux. Ce mécanisme a été utilisé dans les **régions rurales et urbaines.** En Nouvelle-Écosse, le service initial dans les régions rurales, Yarmouth - Argyle a été fondé sur la prestation des services d'autobus munis de plates-formes élévatrices pour fauteuils roulants. Ce type de service s'est avéré inacceptable pour diverses raisons (dont certaines s'appliquent probablement aux régions rurales du Nouveau-Brunswick). Après ce premier service d'autobus pour fauteuils roulants initial, on a **utilisé** des **taxis** pour la composante des besoins spéciaux de ce service de **transport urbain/rural et régional.** L'utilisation des taxis pour un élément du service aux personnes ayant des besoins spéciaux a des applications évidentes au Nouveau-Brunswick.

59) Le service de **transport parallèle Access-A-Bus** dans la région **Halifax-Dartmouth** comprend également **l'utilisation de taxis comme une composante essentielle** de ce service de transport pour les personnes ayant des besoins spéciaux. Cela a permis d'atteindre **une utilisation beaucoup plus accrue** des **wagonnettes munies de plates-formes élévatrices pour fauteuils roulants** à l'intention des personnes dont la mobilité est gravement limitée. Cette approche qui consiste à utiliser des **taxis subventionnés** comme une **composante du service de transport pour les personnes ayant des besoins spéciaux** est un élément adéquat d'un programme d'amélioration **pour le Nouveau-Brunswick.**

60) Les expériences connues dans les autres régions du Canada révèlent que les éléments suivants sont essentiels au bon fonctionnement des services de transport parallèles à l'intention des personnes ayant des besoins spéciaux :

a) Il est essentiel d'avoir au niveau local (municipal), un **groupe de gestion/coordination bien géré et bien contrôlé.** Ce groupe devrait avoir la responsabilité de **coordonner et de répartir** tous les services de transport pour les personnes ayant des besoins spéciaux à partir d'un centre de répartition. Ce groupe devrait avoir une **représentation** directe des membres de la **population des personnes ayant des besoins spéciaux.**

b) Une série de **critères d'admissibilité précis et bien suivis** pour les diverses composantes du service à l'intention des personnes ayant des besoins spéciaux est essentielle.

2.5 PRINCIPALES CARACTÉRISTIQUES DES SERVICES POUR LES PERSONNES AYANT DES BESOINS SPÉCIAUX

61) Les études de cas individuels ainsi que les discussions approfondies tenues avec de nombreux groupes et organismes desservant la population ayant des besoins spéciaux au Nouveau-Brunswick ont fourni une évaluation globale de la **grande diversité** des **besoins** en matière de transport pour les personnes ayant des besoins spéciaux dans l'ensemble du Nouveau-Brunswick. Les **principaux éléments suivants** peuvent être notés :

a) Il existe une **vaste gamme de besoins spéciaux** y compris les besoins des personnes ayant des handicaps physiques et intellectuels. Les principaux handicaps physiques sont la mobilité limitée et les handicaps visuels et de l'ouïe. Une des principales préoccupations des personnes ayant des handicaps intellectuels est la capacité individuelle limitée d'utiliser les services de transport de façon autonome (notamment sans les services d'un préposé).

b) Étant donné les services de transport actuels limités pour les personnes ayant des besoins spéciaux, une bonne partie des trajets actuels à l'intention de ces personnes sont effectués pour des raisons **médicales.** Ces trajets comprennent les voyages **locaux** à des centres et à des établissements médicaux. Également, les trajets sur de **plus longues distances** aux établissements régionaux **dans la province** et, à un degré moindre, les trajets intercités pour que les personnes se rendent à des

établissements à **l'extérieur** de la province sont nécessaires. Bien que cet élément de la demande de l'utilisateur soit essentiel, ce n'est **qu'une seule composante** du spectre global des services exigés pour intégrer la population ayant des besoins spéciaux aux fonctions normales de la société.

c) La prestation des programmes sociaux au Nouveau-Brunswick est actuellement en voie d'être réorientée et éloignée des traitements institutionnalisés et de groupe. La nouvelle approche consiste à **intégrer** la personne ayant des besoins spéciaux aux fonctions **"normales"** de la société dans la plus large mesure du possible. Cette **tendance** vers une **"normalisation" et "intégration accrue"** des services sociaux donnera lieu à une **demande accrue de services de transport pour les personnes ayant des besoins spéciaux.** Ce phénomène ne se réalisera pas uniquement **à court et à moyen terme** mais il se poursuivra **à long terme.** L'augmentation continue à long terme de la demande résultera des activités élargies que les jeunes pourront réaliser à la suite de la normalisation. Manifestement, cette situation aura un effet sur la demande reliée aux adultes à mesure que la population vieillira.

d) Les **problèmes et les difficultés** généraux qu'il y a à répondre aux besoins des personnes ayant des besoins spéciaux en matière de transport **augmentent** à mesure que **l'âge** de la population ayant des besoins spéciaux **augmente.** Cela s'applique à tous les groupes d'âge. Par exemple, à mesure que les **enfants grandissent,** ils deviennent plus **lourds** et il faut faire de **plus gros** efforts pour les aider s'ils ont des problèmes de mobilité. Cette tendance continue dans l'ensemble des groupes d'âge pour les **personnes âgées** où il y a généralement une **réduction de la mobilité et un besoin**

d'aide **accrue** et de **services de transport spécialisés**, ou les deux. Dans certains cas, cette situation exerce une forte pression par rapport à l'aide physique exigée de la part des **préposés.**

e) **Actuellement**, seule une **partie** de la **population globale** ayant des besoins spéciaux **reçoit** des services de transport. Les **systèmes en place** ont été conçus et offrent des services généralement en fonction principalement des **secteurs** de la population ayant des besoins spéciaux qui ont les **besoins les plus intensives.** De plus, ces services sont généralement orientés vers les personnes dont les **ressources financières** familiales/individuelles sont les plus limitées en ce qui a trait à l'obtention des services de transport. Dans la majeure partie des cas, les personnes recevant de l'aide ont **peu ou pas de revenu** autre que l'aide qu'elles reçoivent des ministère de la Santé et des Services communautaires et de l'Aide au revenu. **Bon nombre** de ces personnes ont des ressources financières personnelles extrêmement limitées et **dépendent totalement** de cette forme **d'aide** pour utiliser le **niveau minimum actuel** de services de transport disponible dans bon nombre de régions de la province.

f) Dans la plupart des cas, les **services de transport pour les personnes ayant des besoins spéciaux** (surtout s'ils ont été élargis) offrent un **mécanisme** qui peut permettre à ces personnes **de fonctionner normalement** et de **participer efficacement** à la **main-d'oeuvre. Sans** ce système qui permet aux personnes ayant des besoins spéciaux de continuer à suivre des programmes **professionnels/éducatifs** et de jouer un **rôle productif** au sein de la **main-d'oeuvre**, ces personnes seraient **dépendantes et auraient besoin d'aide.** Pour bon nombre d'entre elles, le besoin d'une telle assistance **pourrait**

éventuellement être réduit ou **éliminé**, suite à la mise sur pied de services de transport adéquats qui leur permettraient de devenir **autonomes.**

g) Il existe **également un secteur** de la population **ayant des besoins spéciaux** qui ne bénéficie **d'aucun service de transport limité ou d'aucun service de transport marginal limité** tout simplement parce qu'il s'organise de façon à répondre à ses propres besoins non reliés aux transports **sans** avoir à recevoir de **l'aide pour les services sociaux de base ou les suppléments de revenu.** Conséquemment, ces personnes, (surtout dans les régions rurales et les petites communautés) n'ont pas les possibilités d'accès normales. De plus, dans certains cas elles ne sont pas admissibles aux services de transport limités pour des personnes ayant des besoins spéciaux qui existent.

h) Il y a un **secteur** de la population ayant des besoins spéciaux pour lequel **les ressources financières ne sont pas un élément clé.** Ce groupe souffre **principalement en raison d'un manque** général de **services de transport accessibles.**

i) Dans l'ensemble des services de transport pour les personnes ayant des besoins spéciaux, il faut **reconnaître** le **rôle** de **l'unité familiale/du ménage.** Dans bon nombre de cas, la famille **répond exclusivement et de façon autonome** aux besoins des personnes ayant des besoins spéciaux. Il y a **d'autres cas** où la **famille** doit **accroître** son soutien. **L'intensification** de ce **service de soutien**, dans bon nombre de cas, exige un **soutien supplémentaire** en ce qui a trait aux éléments de ce service (les mécanismes de soutien accrus sont définis au chapitre 3.0).

3.0 AMÉLIORATIONS RECOMMANDÉES POUR LES SERVICES DE TRANSPORT DES PERSONNES AYANT DES BESOINS SPÉCIAUX

3.1 Introduction

Ce chapitre explique en **détail** les **recommandations** formulées pour apporter des améliorations aux services de transport des personnes ayant des besoins spéciaux au Nouveau-Brunswick. Les recommandations sont présentées sous forme de courts énoncés et accompagnées d'autres commentaires lorsqu'il y a lieu.

La mise en oeuvre de ces recommandations assurerait un **système** de **services** de transport susceptible **d'accroître** considérablement la **mobilité** des personnes ayant des besoins spéciaux en matière de transport. Les recommandations présentées sont fondées sur l'acceptation des principes de base de l'égalité garantie dans **"La Charte canadienne des droits et libertés"**. Ces principes ont déjà été reconnus par le gouvernement provincial comme le démontre la **proclamation** officielle de la **province** pour la **"Décennie des personnes handicapées"**.

Les recommandations relatives au transport des personnes ayant des besoins spéciaux démontrent une certaine **reconnaissance de la transition** qui s'effectue actuellement dans la **prestation des services communautaires et de santé** au Nouveau-Brunswick. Cette transition s'éloigne des approches précédentes plus institutionnalisées vis-à-vis des services communautaires pour se rapprocher de **l'intégration** des personnes ayant des besoins spéciaux aux **fonctions normales** de la société. Cette transition est actuellement évidente dans les programmes qui sont disponibles par l'entremise des **ministères de la Santé et des Services communautaires et de l'Aide au revenu.** Cette directive générale concernant la normalisation/l'intégration est également évidente dans les programmes et les méthodes adoptés au cours des dernières années par le **ministère de l'Éducation.**

Étant donné cette orientation, on a proposé des **recommandations** qui permettraient **d'accroître la capacité** des personnes ayant des besoins spéciaux de **participer** aux **fonctions normales** de la société. Ces fonctions

comprennent le travail, les activités éducatives, médicales, sociales et récréatives. Les recommandations prévoient un mécanisme visant à établir un système de transport, sur une période de temps, qui offrirait une accessibilité considérablement accrue aux personnes ayant des besoins spéciaux. **L'objectif à long terme** serait de **s'orienter vers une accessibilité accrue** au moyen d'un **système de transport amélioré**, y compris une vaste gamme de services. Ce système permettrait aux personnes ayant des besoins spéciaux en matière de tranport de participer dans la plus large mesure du possible aux activités quotidiennes **normales**.

Les recommandations concernant les services de transport des personnes ayant des besoins spéciaux sont issues d'une évaluation détaillée de la nature et du caractère de la demande de ces services dans l'ensemble de la province. La recherche effectuée au cours de ce projet a fourni une vue d'ensemble du spectre des services exigés. Cela comprend une évaluation des caractéristiques suivantes qui font ressortir la diversité des besoins en matière de transport pour les personnes ayant des besoins spéciaux :

a) les caractéristiques **uniques** des **services** de transport exigés par certains **segments** de la **population** ayant des besoins spéciaux;

b) les **différences rurales/urbaines** par rapport aux besoins spéciaux en matière de transport.

c) la **nature unique** des besoins spéciaux dans certaines **régions** précises de la province; et

d) le niveau de **dépendance** des services de transport pour les personnes ayant des besoins spéciaux de la part de **certains segments** de la **population** ayant des besoins spéciaux.

Le **point de mire** des recommandations formulées est souligné par les énoncés généraux suivants établissant l'ordre de **priorité** :

a) L'accent est mis sur la maximisation des possibilités en

matière de transport **privé** et **individualisé** lorsqu'il existe une approche raisonnable.

b) Cela est suivi en ordre de priorité par les progrès réalisés en vue de **l'intégration** des services pour les personnes ayant des besoins spéciaux aux **principaux services de transport en commun.**

c) Toutefois, étant donné les besoins uniques de certaines personnes ayant des besoins spéciaux, il faut avoir des **services précis qui sont adaptés** à ces **besoins uniques.** Cette composante des services de transport comprend la prestation de services de transport **parallèles nouveaux et élargis** (par exemple tarifs) ainsi que l'expansion des services de **taxi** dans certaines circonstances.

L'autonomie est un élément clé des recommandations contenues dans le présent document. En même temps, selon les circonstances, diverses formes d'aide doivent être fournies par différents éléments du secteur public. Néanmoins, le principe de **l'autonomie a préséance.** Ce principe est évident selon une série de propositions qui exige un **engagement de la part** des personnes, des groupes (y compris les familles) et des organismes qui pourraient avoir besoin **d'aide.** Cela **réduit** les **démotivants** possibles reliés aux "aumônes" et aux "récompenses". L'intégration du principe de l'autonomie et l'accent mis sur la maximisation des possibilités de mobilité individuelle ont conduit à la proposition d'une **approche de partage des frais** pour la plupart des éléments de notre proposition (bien qu'il s'agisse d'une échelle graduée selon les ressources accessibles à la personne qui en a besoin).

Bon nombre des recommandations exigeront un travail de **suivi** considérable pour déterminer les modalités **opérationnelles et de surveillance** à adopter. C'est particulièrement le cas pour les éléments qui nécessitent une **collaboration et une coordination interministérielles.** C'est également le cas pour l'identification détaillée des besoins spécifiques et la sélection du type de service le mieux adapté à bon nombre de petites régions rurales et urbaines de la province ainsi que pour la détermination des éléments

spécifiques du service dans certaines grandes régions urbaines.

Toutefois, bon nombre des recommandations contiennent des facteurs qui ont un effet marginal en termes de coût et qui peuvent être mis en oeuvre avec peu de difficulté. Même certains éléments faisant intervenir plus d'un ministère gouvernemental ou d'un organisme non gouvernemental peuvent être mis en oeuvre avec un minimum de collaboration et de coordination et à des coûts limités. La partie suivante du présent chapitre explique les recommandations précises. Cette partie est suivie du chapitre 4.0 qui présente un sommaire des recommandations y compris un indice du degré de coordination/collaboration exigé entre services et ministères et de l'importance des effets financiers sur les différents secteurs. Elle propose une stratégie qui peut être utilisée pour assurer la mise en oeuvre des recommandations de façon progressive au cours du reste de la **"Décennie des personnes handicapées"**.

3.2 Recommandations

Cette partie présente d'abord le principal objectif des améliorations recommandées pour les services de transport des personnes ayant des besoins spéciaux au Nouveau-Brunswick. Elle est suivie de l'explication d'une série de principes sous-jacents aux recommandations. Ces principes sont suivis d'un certain nombre de recommandations générales qui en retour sont accompagnées d'éléments reliés aux aspects spécifiques du système de transport des personnes ayant des besoins spéciaux (notamment systèmes de tarifs, autobus scolaires, etc.). Lorsque cela convient, les principes sous-jacents, les recommandations générales et les recommandations précises sont expliquées par des commentaires supplémentaires.

Objectif :

> **Améliorer les services de transport pour les personnes au Nouveau-Brunswick qui en raison d'un handicap physique ou intellectuel, ont de la difficulté à utiliser les services de transport.**

Principes fondamentaux :

a) **L'approche adoptée pour offrir les services de transport aux**

personnes ayant des besoins spéciaux devrait être assez souple pour répondre aux besoins précis des divers segments de la population ayant des besoins spéciaux.

Il faudrait donc reconnaître la nature unique des services exigés pour répondre à différents types de handicaps et tenir compte des options possibles en ce qui a trait à la prestation des services. On pourra ainsi adopter la solution qui convient le mieux aux besoins spécifiques d'une région/zone particulière.

b) **L'accroissement de l'autonomie individuelle en ce qui a trait à la prestation des services de transport est une première priorité.**

Les recommandations accordent la priorité à l'utilisation des véhicules privés. On englobe les initiatives entreprises pour aider à adapter et à modifier les véhicules conventionnels tels que les voitures, les petites wagonnettes ou les wagonnettes ordinaires. Sont également compris les véhicules non conventionnels dans les régions urbaines tels que les chariots ou les bogheis motorisés (dont certains pourraient être utilisés en toute saison).

c) **Lorsque cela convient, l'expansion des services actuels est une deuxième priorité.**

L'approche fondamentale pour la prestation des services aux personnes ayant des besoins spéciaux consiste à élargir les services actuels si cela est possible. Les recommandations visant la mise en place de services complètement nouveaux, lorsqu'il y a lieu sont un complément de cette approche.

d) **Les ressources financières très limitées dont bénéficient bon nombre de personnes ayant des besoins spéciaux exigent des mécanismes de soutien à frais partagés.**

Bon nombre de personnes ayant des besoins spéciaux en matière de transport ont des ressources financières extrêmement limitées. En réalité, un grand

nombre des utilisateurs actuels de ces services reçoivent un revenu ou une autre forme d'aide. Dans certains cas, ces personnes n'ont pas les moyens de payer les tarifs ordinaires des systèmes de transport en commun, encore bien moins tous les coûts qu'ils auraient à payer s'ils conduisaient leur propre véhicule privé.

e) **Bien que le soutien du secteur public soit essentiel pour certains éléments du système de transport des personnes ayant des besoins spéciaux, le partage des frais devrait être une composante intégrale du système de transport des personnes ayant des besoins spéciaux. Cet élément est nécessaire à titre de stimulant pour l'autonomie et la participation individualisée.**

Bien que de nombreuses personnes soient incapables de se procurer entièrement seules des services de transport, le principe de l'autonomie devrait être un élément clé du régime de prestation des services. C'est pourquoi, une méthode de partage des frais est un élément inhérent aux recommandations formulées.

Incidences par rapport au financement

1) **Le Comité interministériel du Secrétariat du Cabinet, en collaboration avec le Comité du Cabinet de la politique et des programmes sociaux, devrait coordonner la mise en oeuvre des recommandations contenues dans le présent rapport.**

Il faut reconnaître dès le début que le programme des services de transport compris implicitement dans les recommandations suivantes exigent que l'on s'engage à y consacrer des fonds supplémentaires qui pourraient se chiffrer à un montant considérable. Bon nombre de recommandations concernant les aspects clé des services pour les personnes ayant des besoins spéciaux ne peuvent pas être mises en oeuvre dans les limites des sommes budgétaires actuelles. Les étapes de base envisagées pour la mise en oeuvre sont :

a) Le Comité interministériel coordonnerait la mise en oeuvre et

demanderait à chaque ministère d'exécution touché de soumettre ses initiatives et ses besoins budgétaires relativement aux aspects des programmes pour les personnes ayant des besoins spéciaux qui sont de leur ressort. Le président du Comité interministériel (avec l'aide du conseiller des transports du ministère des Transports) devrait offrir une orientation initiale aux ministères respectifs concernant le genre d'initiatives qui relèvent de leur compétence en fonction des recommandations de cette étude.

b) Selon la participation des ministères individuels, le Comité interministériel recommanderait au Conseil exécutif (par l'entremise du Comité du Cabinet sur la politique et les programmes sociaux) un programme global pour la mise en oeuvre. Ce programme comprendrait la définition d'éléments et de sommes d'argent exigés pour les ministères d'exécution respectifs.

c) À la suite de l'attribution des sommes budgétaires aux ministères d'exécution, effectuée par le Conseil exécutif, le Comité interministériel aurait le mandat et la responsabilité de surveiller de façon continue les activités de mise en oeuvre entreprises par les ministères d'exécution. Cette mesure s'impose pour s'assurer que les divers aspects du programme sont mis en oeuvre conformément au programme prévu et selon un échéancier fixé à l'avance.

Non seulement le Comité interministériel se chargerait-il de coordonner les besoins budgétaires précis des ministères pour les premières phases de la mise en oeuvre, mais il devrait recommander les sommes provisoires à leur accorder afin de les aider à évaluer les effets à moyen et à long terme des dépenses que ces recommandations pourraient entraîner. Cela devrait comprendre les besoins prévues pour faire d'autres évaluations afin de déterminer les effets possibles dès que la base de données plus exhaustive et actuelle des secteurs de la population ayant des besoins spéciaux sera disponible par l'entremise de Statistique Canada plus tard en 1987-1988. Ce

travail devrait être effectué par le ministère des Transports (par exemple, recommandation 5).

Plusieurs projets d'essai possibles mentionnés dans la présente étude exigeraient des fonds (voir chapitre 4.0). Les effets à long terme de ces éléments dépendraient du résultat de ces essais.

Recommandations générales

Avant de mentionner les recommandations concernant les aspects précis du système de transport pour les personnes ayant des besoins spéciaux, il importe d'identifier un certain nombre de points généraux. Bon nombre de ces points ont trait aux différentes composantes du système de transport pour les personnes ayant des besoins spéciaux. Certains concernent les ministères gouvernementaux particuliers ou des éléments du secteur privé, ou les deux, tandis que d'autres s'appliquent à plusieurs autres secteurs. Ces recommandations générales sont suivies des recommandations qui portent spécifiquement sur les éléments précis du système de transport général pour les personnes ayant des besoins spéciaux tels que le système de tarifs, l'utilisation des autobus scolaires et le système de transport urbain. La présentation selon la séquence suivante des recommandations n'indique pas nécessairement les priorités en matière de mise en oeuvre.

Les recommandations générales sont les suivantes :

2) **UN GROUPE DE COORDINATION devrait être établi pour coordonner toutes les fonctions de transport à l'intention des personnes ayant des besoins spéciaux assumées par le gouvernement provincial.**

Plusieurs ministères du gouvernement provincial participent actuellement à la prestation d'éléments des services de transport aux personnes ayant des besoins spéciaux. La coordination du régime de prestation de ces services est un besoin majeur. Par conséquent, on recommande l'établissement d'un GROUPE DE COORDINATION des services de transport aux personnes ayant des besoins spéciaux. Vu les structures gouvernementales actuelles, cette

fonction pourrait mieux être assumée par le Comité interministériel qui a été établi par le Secrétariat du Cabinet pour assurer la mise en oeuvre du "Plan d'action pour les personnes handicapées au Nouveau-Brunswick". Le Comité interministériel se compose actuellement de représentants de plusieurs ministères qui ont des programmes à l'intention des personnes handicapées. Bien que tout le Comité devrait avoir le mandat général d'assumer cette fonction de coordination, il pourrait s'avérer utile d'établir un sous-comité chargé du transport pour les personnes ayant des besoins spéciaux. Le sous-comité fonctionnerait à titre de groupe d'action et d'exécution sous la direction plus générale du Comité interministériel actuel. Le sous-comité pourrait se limiter aux représentants des ministères qui sont les principaux intervenants dans la prestation des services de transport pour les personnes ayant des besoins spéciaux. Le sous-comité des transports pourrait comprendre des représentants au moins des ministères des Transports, de la Santé et des Services communautaires, de l'Aide au revenu et de l'Éducation.

Le Comité interministériel (qui devrait comprendre le directeur général du Conseil du premier ministre sur la condition des personnes handicapées) agirait à titre d'organisme de coordination chargé d'assurer la mise en oeuvre des recommandations et des stratégies issues de la présente étude. Non seulement le Comité se chargerait-il d'assurer la coordination de la stratégie générale et d'évaluer les détails des échéanciers de mise en oeuvre pour les diverses composantes du programme à l'intention des personnes ayant des besoins spéciaux, mais il serait chargé de définir les responsabilités précises des divers ministères gouvernementaux. Ces responsabilités découleraient de celles initialement définies dans la présent projet. Également, d'autres responsabilités surviendront inévitablement au cours de la phase de mise en oeuvre que l'on présume être le reste de la "Décennie des personnes handicapées". Ce mécanisme devrait offrir un moyen efficace pour diriger les activités des ministères d'exécution relativement aux aspects du système/service de transport qui sont les mieux adaptés aux ministères respectifs.

Le Comité interministériel offrirait également un mécanisme pour coordonner les besoins budgétaires des ministères d'exécution relativement aux éléments du service de transport pour les personnes ayant des besoins spéciaux. Ce

groupe devrait aussi travailler avec les ministères d'exécution pour normaliser les modalités à l'échelle provinciale.

Le Comité interministériel devrait établir un mécanisme afin de recueillir périodiquement les réactions des groupes d'utilisateurs dans l'ensemble de la province. Ces réactions devraient être sollicitées sur une base annuelle au cours de la période de mise en oeuvre (notamment, le reste de la "Décennie des personnes handicapées").

Sauf s'il est énoncé autrement dans les commentaires accompagnant chacune des recommandations suivantes, le Comité interministériel devrait se charger de coordonner la mise en oeuvre des recommandations contenues dans la présent rapport.

3) **UN SYSTÈME D'INFORMATION SUR LES SERVICES DE TRANSPORT comportant un numéro libre-appel (800-Zenith) devrait être établi pour assurer au public un accès rapide à l'information concernant les services de transport disponibles pour les personnes ayant des besoins spéciaux.**

Ce système d'information sur les services de transport (SIST) devrait offrir de l'information à jour concernant tous les services de transport en commun (urbains et intercités). Il devrait inclure des détails sur les itinéraires, les horaires et les autres caractéristiques de la prestation des services de transport pour les personnes ayant des besoins spéciaux. En particulier, les données concernant toutes limitations ou restrictions qui affecteraient le transport des personnes ayant des besoins spéciaux devraient être maintenues dans ce système afin que tout le monde puisse y avoir facilement accès. Ce système devrait être à la disposition de tous les secteurs de la population ayant des besoins spéciaux. Conséquemment, il faudrait que ce service puisse répondre aux personnes qui doivent communiquer au moyen d'appareils conçus spécifiquement pour les malentendants (tels que les ATME - appareils de télécommunication pour les malentendants). Dans le cas du secteur de la population ayant des besoins spéciaux relativement à l'ouïe, il est recommandé que les demandes d'information soient prévues dans le système de DEMANDE D'INFORMATION GÉNÉRALE décrit dans la partie b) de lrecommandation 4.

Deux options peuvent être utilisées pour offrir ce service d'information sur les services de transport. Une des options porte sur le service d'information générale disponible par l'entremise du service d'information du Nouveau-Brunswick (SINB). L'autre porte sur l'expansion du système informatisé de renseignements qui est en voie d'être mis en place pour les divers programmes de Santé et de Services communautaires dans la province. Le ministère de la Santé et des Services communautaires (SSC) met actuellement en place un système d'ordinateurs dans chacun des bureaux régionaux afin d'avoir accès à un inventaire exhaustif des services disponibles. Ce système comprendra des détails sur le répertoire de services accessibles aux personnes ayant des besoins spéciaux qui est maintenu par le Conseil du premier ministre sur la condition des personnes handicapées. L'élargissement de ce système de façon à inclure les données sur les services de transport susmentionnés devrait être étudié attentivement comme première priorité. Cette mesure donnerait un répertoire pratique directement accessible par l'entremise de n'importe quel bureau de district du ministère de la Santé et des Services communautaires (SSS). Ces bureaux devraient se doter d'un employé bilingue à temps plein qui assumerait la fonction d'agent d'information comme première priorité (en plus de toute autre responsabilité qui pourrait lui être confiée).

Si l'approche prévoyant des agents d'information de district au sein du ministère de la Santé et des Services communautaires s'avérait non pratique, la deuxième option qui consiste à utiliser un numéro libre-appel pour communiquer avec le SINB pourrait être adoptée.

4) **Il faut un système D'INFORMATION GÉNÉRALE et un système CENTRAL DE COMMUNICATION D'URGENCE totalement accessibles aux malentendants.**

Bien que ces éléments ne soient pas reliés exclusivement aux questions de transport, ils comprennent certains aspects en matière de transport. Ces deux éléments de service pour les malentendants diffèrent du service d'information générale notée au point 3 en ce sens qu'ils sont conçus pour répondre aux besoins spéciaux en matière de communication qui sont propres aux handicapés de l'ouïe.

Le service d'information générale et le service de communication d'urgence qui font partie de cette recommandation sont traités de façon séparée dans les parties qui suivent :

a) **Système de communication d'urgence** : Ce système devrait permettre aux malentendants d'avoir accès à tous les services d'urgence (y compris les services d'incendie, de police, médicaux, OMU, etc.) 24 heures par jour, 365 jours par année. Il faut noter que tout le personnel de ce service doit être bien formé pour faire fonctionner le ATME et être capable de communiquer efficacement dans des niveaux de langue qui répondent aux besoins des handicapés de l'ouïe.

Ce système central devrait pouvoir recevoir les appels téléphoniques ordinaires ainsi que les communications reçues des appareils de communication pour les malentendants (ATME). Étant donné la nature urgente de ce service particulier, il devrait être doté non seulement d'un équipement ATME adéquat mais aussi d'un personnel en tout temps composé de personnes bilingues pleinement capables de faire fonctionner ce genre d'appareil.

Une des approches pour la prestation de ce service consiste à intégrer ce service d'urgence au service d'urgence 911 actuels disponibles dans l'ensemble de la province. Toutefois, l'expérience a démontré que cette solution n'était pas efficace lorsqu'on traite avec des gens qui ont des problèmes de l'ouïe. En réalité, il y a des cas où l'inaccessibilité à un système sans un personnel bien formé pourrait avoir des incidences fatales. Par conséquent, un centre de réponse doté de l'équipement adéquat et muni d'un personnel formé pour donner un service 24 heures par jour est une nécessité.

Il est proposé que ce système d'urgence soit mis en oeuvre par l'entremise du nouveau centre de communication mobile provincial établi à Fredericton par le ministère des Transports. Ce service est idéal parce qu'il est muni d'un système et doté d'un personnel capable de traiter les urgences sur une base provinciale. Il est utilisé pour intégrer les communications à plusieurs services d'urgence y compris la patrouille routière, la GRC, l'OMU et les services de santé et d'ambulance. Le ministère des Transports devrait

ajouter de l'équipement pour l'ATME et offrir une formation aux opérateurs pour les habituer à utiliser les ATME ainsi que leur donner les habiletés linguistiques nécessaires pour répondre aux besoins des handicapés de l'ouïe.

b) **Service d'information générale** : Étant donné les besoins uniques des malentendants en matière de communication, il faut également avoir un service d'information générale pour répondre aux appels non urgents routiniers.

Ce service d'information pour les malentendants donnerait à ceux-ci l'accès à des services de transport locaux et leur fournirait de l'information sur tous les services de transport régionaux grâce à un service rattaché au service d'information sur les services de transport mentionnés dans la recommandation 3. Ce service serait également un centre de transmission des messages pour les malentendants.

Il est recommandé que l'on étudie de façon plus approfondie les options reliées à cet élément de service. Les deux principales options à considérer afin d'offir ce système sont l'expansion des services fournis par des organismes du type Chimo ou le Conseil coordinateur de la déficience auditive du Nouveau-Brunswick. Dans l'un ou l'autre des cas, il existe une base pour un tel service. Ces services devraient être élargis pour intégrer d'autres régions de la province qui ne sont pas desservies actuellement. Cela pourrait se réaliser en fournissant des lignes watts entrantes et sortantes aux bureaux respectifs. Par exemple, les bureaux actuels de Chimo à Fredericton, Moncton, Saint John et Edmundston pourraient être utilisés pour desservir la province. Il faudrait discuter des modalités de mise en oeuvre y compris les besoins de formation pour le personnel bénévole, avec tous les groupes appropriés et il faudrait aussi négocier une entente de fonctionnement acceptable.

5) **Un poste à temps plein de CONSEILLER des transports pour les personnes ayant des besoins spéciaux devrait être établi au ministère des Transports.**

Il est évident que le ministère des Transports doit désigner un nouveau poste à temps plein qui serait comblé par un employé dont les principales

responsabilités consisteraient à s'occuper des aspects techniques détaillés des divers éléments des services de transport pour les personnes ayant des besoins spéciaux proposés dans le présent document. Cette tâche devrait permettre initialement de consacrer beaucoup de temps à la prestation d'aide technique aux divers groupes, organismes et associations et municipalités qui pourraient vouloir offrir ou élargir les services de transport pour les personnes ayant des besoins spéciaux. Cette fonction devrait être assumée par le ministère des Transports en raison de l'expertise que celui-ci possède concernant tous les aspects des systèmes de transport en commun.

Il est extrêmement important que la personne nommée à ce poste ait les qualités requises pour assumer ce rôle essentiel. Cela comprend les qualités techniques adéquates et l'expérience ainsi qu'une connaissance générale du vaste spectre des besoins spéciaux en matière de transport. Il est également important que cette personne ait une bonne attitude et fasse preuve de compréhension à l'égard du secteur de la population ayant des besoins spéciaux.

Les services fournis par le conseiller des transports seront continus pour une période indéfinie. Bien que la période de mise en oeuvre des recommandations de la présente étude soit limitée à un échéancier qui correspond généralement au reste de la "Décennie des personnes handicapées", le besoin de ce genre de service consultatif continuera probablement à long terme.

Le conseiller technique devrait agir à titre de conseiller auprès des divers groupes qui fournissent, ou qui sont intéressés à établir, des services de transports pour les personnes ayant des besoins spéciaux dans n'importe quelle région de la province. Le conseiller devrait également jouer le rôle de principal représentant de la province auprès d'autres provinces et du gouvernement fédéral y compris le Comité fédéral-provincial de la Conférence canadienne en transport motorisé et le Comité de mise en oeuvre de Transports Canada.

Le conseiller devrait, en assumant son rôle consultatif, offrir de l'aide sur les aspects techniques pour l'établissement ou l'élargissement des services.

Il devrait également effectuer des évaluations techniques des propositions provenant de divers groupes et organismes dans l'ensemble de la province concernant les nouveaux services possibles. Le conseiller devrait offrir l'expertise technique nécessaire pour aider à répondre à la nature détaillée de la demande dans les régions spécifiques. Il devrait aussi aider les organismes, les associations et les municipalités à établir les moyens les plus convenables pour répondre à la demande sur une base de cas par cas.

Selon la nature des initiatives entreprises par les groupes et les organismes promoteurs locaux qui désirent améliorer les services de transport pour les personnes ayant des besoins spéciaux dans leur communauté, l'engagement de la part du personnel, ou les fonds requis pour cette fonction consultative pourraient varier substantiellement. Un autre mécanisme qui pourrait être utilisé pour offrir ce service consiste à fournir des fonds afin de retenir les services d'experts-conseils externes spécialisés dans cette discipline pour s'occuper du surcroît de travail. Cette méthode est probablement la plus efficace au point de vue coût pour répondre à la demande de pointe initiale qui pourrait surgir par rapport à ce service au cours des premières phases de la mise en oeuvre.

Le conseiller devraient travailler auprès des groupes intéressés y compris les clubs philantrophiques locaux, les bénévoles, les foyers de soins, les ateliers protégés et les municipalités, afin de les aider à entreprendre un effort concerté et coordonner et répartir le parc de véhicules combiné dirigé par ces groupes dans certaines régions. On sait que cette possibilité n'existe pas sur une base provinciale, mais on prévoit que la demande d'une telle approche coordonnée existe dans certaines régions de la province. La demande de ce service dépendra du degré et de la nature des services actuels et de la volonté des divers organismes de collaborer pour offrir un service élargi à la population ayant des besoins spéciaux. Les municipalités devraient jouer un rôle de premier plan dans la coordination de ces groupes communautaires. Le conseiller technique du ministère devrait aider en ce qui a trait aux aspects techniques afin de regrouper les efforts en vue de maximiser l'utilisation des parcs combinés de véhicules de ces organismes.

Cette démarche pourrait également inclure la sélection d'un mécanisme de partage des frais adéquat pour l'utilisation des véhicules.

Il est recommandé que lors des premières phases de la mise en oeuvre, une région particulière soit identifiée pour un projet d'essai afin de déterminer la faisabilité opérationnelle des services coordonnés par les divers groupes et organismes susmentionnés.

6) **Élaborer et mettre en oeuvre un programme visant à accroître la sensibilisation du public aux services de transport pour les personnes ayant des besoins spéciaux.**

Le Comité interministériel du Secrétariat du Cabinet et son sous-comité des transports devraient jouer le principal rôle dans la coordination de la mise en oeuvre de cette recommandation. Le nouveau conseiller technique proposé au sein du ministère des Transports devrait avoir la première responsabilité d'élaborer le programme de sensibilisation du public en détail. Cette démarche devrait comprendre la coordination de la diffusion de l'information par les listes d'envoi et les bulletins aux divers organismes qui offrent des services à la population ayant des besoins spéciaux. Le Conseil du premier ministre sur la condition des personnes handicapées en particulier pourrait inclure périodiquement de l'information dans son bulletin/communiqué. Cela également devrait comprendre la distribution d'information sur les services aux divers groupes et organismes inclus dans le répertoire des organismes qui offrent des services à la population ayant des besoins spéciaux préparé par le Conseil du premier ministre sur la condition des personnes handicapées.

Dans le cadre de cette démarche, il faudrait inclure une série d'annonces préparées attentivement qui seraient publiées dans les journaux ainsi qu'un programme de publicité aux postes de télévision desservant la province (dans les deux langues). Il est recommandé que le ministère des Transports passe des annonces sur tous les aspects des services de transport pour les personnes ayant des besoins spéciaux dans la série d'annonces audio-vidéo qu'il diffuse à la télévision de temps à autre. Ces annonces (qui devraient inclure des sous-titres codés) devraient être diffusées de la même façon que la publicité actuelle du ministère est diffusée concernant divers aspects de

la sécurité routière et de la prévention des accidents.

7) **Il faudrait effectuer un examen approfondi des besoins relatifs à un programme de formation pour le personnel des transporteurs.**

Cet examen devrait permettre de déterminer le besoin de formation pour le personnel au service de tous les transporteurs qui offrent un service au public relativement à la capacité du personnel de reconnaître les besoins des personnes ayant des besoins spéciaux et d'y répondre. Le conseiller au ministère des Transports devrait jouer un rôle de premier plan dans l'évaluation de la demande réelle d'un programme de formation. Cette activité devrait comporter des discussions détaillées avec les représentants de Transports Canada concernant les projets d'essai et de recherche et les programmes de formation disponibles par l'entremise des services offerts par Transports Canada.

Bien que d'autres recherches canadiennes révèlent que la demande actuelle de ce genre de programme ne paraît pas très élevée, un certain nombre d'incidents identifiés au cours de la présente étude indiquent qu'il existe effectivement un besoin pour ce genre de services. Les dirigeants de la plupart des transporteurs pourraient penser que cela est inutile puisqu'un certain nombre de programmes maison ont été entrepris pour offrir ce service. Toutefois, le nombre de siutations justifiant ce besoin révèlent que le conseiller des transports pour les personnes ayant des besoins spéciaux du ministère des Transports devrait étudier ce besoin attentivement et aider les transporteurs à organiser et à diffuser le matériel de formation sur ce sujet. La prestation des programmes de formation toutefois est la responsabilité des transporteurs respectifs.

8) **Le personnel dans les bureaux de district des ministère de la Santé et des Services communautaires et de l'Aide au revenu devraient recevoir la directive d'aider le conseiller des transports du ministère des Transports à identifier et à présélectionner les candidats relativement aux services de transport qui pourraient être offerts aux personnes ayant des**

besoins spéciaux.

Puisque ce sont les responsables de cas dans ces ministères qui ont le contact le plus étroit avec une bonne partie de la population ayant des besoins spéciaux, ils doivent jouer un rôle clé et participer à l'identification du secteur de la population ayant des besoins spéciaux en matière de transport. On reconnaît également que l'information qui possèdent ces groupes est confidentielle. Toutefois, il est recommandé que les responsables de cas dans tous les districts puissent collaborer grandement à l'identification des personnes ayant des besoins spéciaux en matière de transport. Cette aide peut être assurée sans divulguer de l'information confidentielle.

Dans certaines régions où des groupes promoteurs locaux tentent d'établir ou d'élargir des services, il est recommandé que les responsables de cas identifient et présélectionnent le client possible de ce genre de services de transport. Plus précisément, dans les régions où il se fait des efforts pour améliorer les services ou en ajouter des nouveaux, il est recommandé que les responsables de cas fournissent une liste détaillée des candidats utilisateurs et les avisent de cette possibilité. Cette démarche nécessitera l'établissement de critères d'admissibilité et la présélection par le personnel des ministères de la Santé et des Services communautaires et de l'Aide au revenu. Le conseiller des transports du ministère des Transports peut ensuite aider les groupes promoteurs locaux à formuler les aspects techniques et opérationnels de l'option qui vise à offrir le service optimum selon les conditions locales.

Ce mécanisme est perçu comme un élément essentiel qui doit faire partie de l'aide offerte pour améliorer les services qui sont offerts aux personnes ayant des besoins spéciaux en matière de transport. Toutefois, il faut reconnaître que cette méthode répond uniquement à une partie de la population ayant des besoins spéciaux qui reçoit actuellement une forme quelconque d'aide gouvernementale. Le conseiller des transports devra s'occuper d'identifier les personnes qui ne reçoivent pas ce genre d'aide actuellement.

9) **Les activités du Comité fédéral/provincial sur les transports**

pour les personnes handicapées qui relèvent des sous-ministres fédéraux, provinciaux et des territoires et du Comité de mise en oeuvre de Transports Canada sur les services de transport pour les personnes handicapées devraient être surveillées et appuyées lorsque cela convient.

Ces comités participent tous les deux activement à un certain nombre de questions reliées aux services de transport pour les personnes ayant des besoins spéciaux (urbains et ruraux/intercités). Bon nombre de questions portent sur des problèmes qui sont généralisés dans l'ensemble du pays. Ce travail est également essentiel pour la coordination des fonctions relativement à la façon dont les voyageurs ayant des besoins spéciaux sont traités dans les différentes parties du pays. En particulier, tout effort qui améliore les conditions de voyage sur une longue distance pour les citoyens du Nouveau-Brunswick devrait être appuyé. Les efforts reliés à l'élaboration d'une approche normalisée pour bon nombre de facteurs devraient être encouragés et appuyés. Le conseiller des transports pour les personnes ayant des besoins spéciaux du ministère des Transports est le représentant qui serait logiquement capable d'assurer une participation, une représentation et une liaison continues avec ces comités.

10) **Encourager l'élargissement des activités de Transports Canada et l'octroi d'aide financière pour les secteurs suivants : a) élaboration de directives; b) subventions et contributions; c) recherche, développement et démonstration et d) diffusion de l'information, formation et éducation du public.**

Les programmes de Transports Canada sur l'acquisition des véhicules, la mise sur pied des services d'autobus intercités et la modification/adaptation des petits véhicules privés y compris les wagonnetttes et mini-wagonnettes ainsi que l'adaptation de véhicules pour fins de taxi sont d'une pertinence particulière.

11) **Les municipalités (y compris les districts de services locaux) doivent accorder une plus haute priorité aux services de transport en commun.**

À l'exception des trois grandes cités, les municipalités du Nouveau-Brunswick ne fournissent pas actuellement des services de transport en commun. Toutes les autres municipalités ont omis de fournir ces services même si la prestation des services de transport en commun peut être incluse dans les services qui donnent droit à une aide provinciale dans le cadre du programme de subventions inconditionnelles aux municipalités.

Il incombe aux particuliers et aux organismes qui s'occupent plus directement des groupes ayant des besoins spéciaux de créer l'élan que cette recommandation exige. Ces organismes pourraient faire un effort concerté pour sensibiliser les municipalités à la nécessité d'offrir non seulement des services pour les personnes ayant des besoins spéciaux, mais aussi des services de tranport en commun généraux. Cela s'applique à toutes les unités municipales y compris les districts de services locaux, les villages, les villes et les cités.

Dans le cas où il n'existe aucun service, l'approche initiale devrait consister à intégrer les services de transport pour les personnes ayant des besoins spéciaux, dans la plus grande mesure du possible, à la prestation d'un service de transport en commun de base. Cela nécessiterait l'utilisation d'un véhicule adapté pour répondre aux demandes qui existeraient probablement dans diverses régions. Il est également recommandé que dans le cas de bon nombre de petites ou moyennes régions (y compris les régions rurales), la prestation de ces services comporte l'utilisation accrue des taxis. Cela est particulièrement important dans les régions rurales et dans les petites régions urbaines. Dans le cas des personnes qui ne peuvent pas payer le coût complet de ces services, on devrait fournir une subvention pour les utilisateurs des services ayant des besoins spéciaux. Cette subvention est expliquée dans la recommandation 46.

Pour fournir des nouveaux services de transport en commun ou des services accrus en fonction de la capacité d'offrir des services pour les personnes ayant des besoins spéciaux, il faudra non seulement un engagement de la part des administrations municipales mais également une collaboration et une coordination de la part des associations et des organismes locaux qui offrent des services à la population ayant des besoins spéciaux. La nécessité de

coordonner et de surveiller ces services est pressante. Les représentants municipaux doivent jouer un rôle de premier plan dans toute cette démarche. Le conseiller des transports pour les personnes ayant des besoins spéciaux (recommandation 5) devrait agir à titre de conseiller auprès des municipalités, s'il y a lieu.

12) **Il faudrait adopter la pratique de couper les bordures aux intersections de toutes les rues municipales pour assurer l'accès aux fauteuils roulants.**

Cette pratique est la norme actuelle pour tous les travaux effectués sur les routes provinciales désignées. Toutefois, ce n'est pas nécessairement le cas pour les autres rues municipales. Toutes les municipalités devraient adopter cette approche à titre de norme pour tout le réseau routier municipal. Le ministère des Affaires municipales devrait jouer un rôle prédominant dans ce domaine en prenant les initiatives qui s'imposent par l'entremise du Conseil provincial-municipal.

13) **Tous les bâtiments/installations publics devraient être munis d'espaces spécifiquement réservés aux véhicules utilisés par les personnes handicapées. Il faudrait faire connaître et faire appliquer la législation actuelle dans ce domaine.**

Lorsque cela convient, ces mesures devraient comprendre l'adoption d'arrêtés municipaux exigeant que tous les aménagements de certaines catégories d'utilisation de terrain fournissent ces espaces. Ce point concerne les aménagements privés ainsi que les services publics pour tous les trois paliers de gouvernement. Les municipalités devraient faire de l'application des règlements concernant le stationnement relativement à l'utilisation de ces espaces (selon la modification récente apportée à la Loi sur les véhicules à moteurs) un point prioritaire. Tous les organismes participant à l'application de ces règlements (y compris la GRC, la PRNB et la police municipale) devraient recevoir la directive d'accorder une haute priorité à ce domaine. La peine minimale pour une infraction à cette loi devrait être de 25 $.

Si le personnel actuellement chargé de l'application ne peut pas assumer cette fonction dans le cadre de ses activités normales, il faudrait prendre des dispositions spéciales pour utiliser peut-être des membres de la population ayant des besoins spéciaux afin d'assurer l'application de ces règlements. Des fonds devraient être fournis pour établir jusqu'à deux projets d'essai qui auraient recours à des personnes ayant des besoins spéciaux pour l'application des lois. On pourrait en faire un projet d'emploi d'été (pour inclure des dispositions afin de surveiller divers aspects de cette approche y compris l'efficacité par rapport au coût global).

14) **Un programme de subventions ou de prêts à frais partagés, ou les deux, devrait être offert aux personnes afin de les aider à acquérir un véhicule.**

Ces mesures devraient s'appliquer uniquement aux personnes qui ne peuvent pas se procurer elles-mêmes cet équipement avec leurs propres ressources. Elles s'appliqueraient généralement aux véhicules privés utilisés pour le transport des personnes ayant des besoins spéciaux, qu'il s'agisse de l'utilisation ambulatoire ou non ambulatoire. Les véhicules de cette catégorie comprendraient les voitures, les wagonnettes et les véhicules hors-rue tels que les fauteuils roulants électriques et les chariots électriques. Il faudra fournir une évaluation plus détaillée des éléments de mise en oeuvre de cette recommandation.

Un des principaux éléments de ce mécanisme est la nécessité de faire partager les frais au bénéficiaire. Cela s'applique à l'autonomie ainsi qu'à la possibilité d'obtenir le meilleur rendement pour tout investissement de cette nature. On recommande une participation minimale de la part de tout bénéficiaire respectif de 10 %. Le niveau des frais partagés devrait être relié aux ressources financières dont dispose la personne (ou la famille). Il faudrait établir un mécanisme adéquat pour déterminer l'admissibilité à ce programme. Étant donné la nature délicate de ce genre de mécanisme et les nombreuses différentes situations qui existent concernant les services pour les personnes ayant des besoins spéciaux, cette question d'admissibilité nécessite un examen précis plus détaillé. Cette étude des critères d'admissibilité pour tous les éléments à frais partagés de ces

recommandations devrait être un des points prioritaires dans la stratégie de mise en oeuvre. Le travail qui se rattache à l'établissement d'une série adéquate de critères d'admissibilité devrait également tenir compte du rôle axé sur la famille dans l'observation 61-i du chapitre 2.0.

Vu le degré élevé de participation des ministères de la Santé et des Services communautaires et de l'Aide au revenu aux activités à l'intention des personnes ayant des besoins spéciaux, l'élaboration des critères d'admissibilité devrait commencer par un examen détaillé des lignes directrices concernant l'admissibilité aux programmes actuels offerts par ces ministères. La première étape dans ce procédé devrait consister à uniformiser les lignes directrices utilisées pour ces ministères. Étant donné le rôle direct que ces ministères jouent auprès d'un aussi important secteur de la population ayant des besoins spéciaux, ils devraient être les principaux intervenants dans la formulation de critères d'admissibilité spéciaux. Ce procédé devrait également prévoir la participation du Conseil canadien pour la réadaptation des handicapés et du Conseil du premier ministre sur la condition des personnes handicapées. Il est recommandé qu'un groupe d'étude spécial composé de représentants de la Santé et des Services communautaires, de l'Aide au revenu, de l'Éducation, du Conseil du premier ministre sur la condition des personnes handicapées, du Conseil canadien pour la réadaptation des handicapés, du ministère des Transports et du Secrétariat du Cabinet soit établi et chargé d'effectuer une étude détaillée des méthodes pouvant être adoptées pour établir des critères d'admissibilité relativement aux subventions et aux prêts à frais partagés pour **cet aspect et tous les autres aspects** des programmes proposés pour les personnes ayant des besoins spéciaux qui **comportent un partage des frais** du côté provincial.

Il est essentiel de souligner que tous les utilisateurs éventuels doivent répondre aux critères d'admissibilité aux services pour les personnes ayant des besoins spéciaux. Il faudrait également souligner que cela ne se limite pas aux personnes qui ont reçu une aide gouvernementale quelconque. Bien que le pourcentage de bénéficiaires d'aide qui utilisent actuellement les services pour les personnes ayant des besoins spéciaux soit élevé, le service devrait être structuré de façon à desservir toutes les personnes ayant ce genre de besoin.

L'élaboration de lignes directrices détaillées sur les critères d'admissibilité et les modalités administratives utilisées pour évaluer et pour faire fonctionner le programme de prêts/subventions sera un élément essentiel de cette démarche. Puisque bon nombre des personnes qui ont besoin de cette contribution reçoivent actuellement une aide quelconque, il faudra procéder à une étude globale des programmes actuels. Cette étude doit prévoir la formulation d'une approche normalisée relativement aux programmes d'aide actuels dans la province. Dès qu'une série de critères provinciaux et normalisés pour les Services sociaux et l'Aide au revenu auront été établis en fonction des besoins et des ressources de la personne, il sera possible de fixer des critères d'admissibilité précis relativement à l'aide fournie pour l'acquisition d'un véhicule privé (et d'autres éléments à frais partagés des services de transport pour les personnes ayant des besoins spéciaux).

Il importe de souligner que l'évaluation des critères d'admissibilité devrait comporter aussi une étude exhaustive des critères d'admissibilité relatifs aux transports pour les personnes ayant des besoins spéciaux dans d'autres régions. Cet aspect du travail devrait être effectué par le conseiller des transports (ou la personne désignée par lui). Il devrait jouer un rôle principal dans la coordination de tout le travail relié à cette recommandation afin de s'assurer que les résultats soient pratiques du point de vue des services de transport généraux.

Le programme de prêts/de subventions mentionné dans cette partie, pourrait s'appliquer dans certains cas au coût total qu'entraînerait la prestation d'un véhicule adéquat pour répondre aux besoins spéciaux en matière de transport de la personne en question. Dans d'autres cas, selon les besoins et les ressources financières de la personne/de la famille, ce programme peut être structuré de façon que seuls les coûts au-delà des sommes requises pour les besoins ambulatoires du ménage soient considérés.

La première étape à franchir pour la mise en oeuvre de cette recommandation consiste à entamer des discussions avec le ministère des Finances concernant les exemptions de la taxe de vente sur les véhicules utilisés pour les personnes handicapées, soit de façon privée ou par des groupes sans but lucratif.

15) **Fournir de l'aide à frais partagés pour la conversion des véhicules qui seraient munis des dispositifs suivants :**

a) **contrôles manuels (voitures et wagonnettes);**
b) **plates-forme élévatrices pour les wagonnettes (y compris, lorsque cela convient, les contrôles et les systèmes nécessaires pour monter et descendre du véhicule aussi bien que les dispositifs pour la conduite du véhicule, soit à partir d'un siège du conducteur modifié ou standard ou directement d'un fauteuil roulant); et**
c) **modifications majeures au véhicule pour accommoder les fauteuils roulants.**

Les explications à la recommandation 14 concernant les aspects des programmes à frais partagés s'appliquent également à cette recommandation. Cet aspect est important pour un certain nombre de personnes ayant des besoins spéciaux qui sont capables de se procurer leur propre transport à condition qu'elles aient un véhicule muni des contrôles et des dispositifs d'accessibilité adéquats. Cela s'applique à la fois aux véhicules neufs et aux véhicules actuels qui appartiennent à des particuliers ou sont utilisés comme faisant partie du parc de véhicules qui offre des services au public ayant des besoins spéciaux.

Cette composante pourrait être mise en oeuvre dès que des critères d'admissibilité adéquats concernant les frais partagés auraient été établis (selon les notes de la recommandation 14), des dispositions étant prévues pour une période d'essai d'un an. Pendant cette période, la demande détaillée de ce service devrait être évaluée. Il est recommandé que ce procédé soit mis en oeuvre à titre de projet pilote, une somme maximale étant prévue pour une période d'essai d'un an. On prévoit que cette aide comprendrait une combinaison de subventions ou de prêts, ou les deux.

La conversion devrait également comprendre les modifications à apporter à des véhicules pour qu'ils puissent accommoder les fauteuils roulants. Cela comprend les voitures neuves et les voitures actuelles (pour des fins d'utilisation privée ou comme taxi), les wagonnettes ordinaires, les

mini-wagonnettes (non modifiées), les mini-wagonnettes (modifiées) et les wagonnettes ordinaires.

16) **Modifier les règlements concernant le Code de la route pour inclure la définition suivante d'un piéton :**

> **"Une personne dans un fauteuil roulant ou dans un autre petit véhicule auto-propulsé selon ce qui est requis en fonction d'une déclaration écrite d'un médecin/d'un représentant des soins de santé compte tenu des besoins spéciaux de la personne."**

Cette approche fournirait un mécanisme pouvant accroître la mobilité des personnes dans les régions urbaines. Avec le type de véhicule adapté, cette forme de mobilité pourrait être utilisée en toute saison sauf pendant de courtes périodes pendant ou après du mauvais temps. Tout effort de mise en oeuvre devrait assurer la compatibilité de ces règlements avec la Loi sur les véhicules à moteur actuelle ou établir des exigences en vue d'apporter les modifications qui s'imposent à la Loi. Cette question devrait être évaluée davantage par la Direction des véhicules à moteur du ministère des Transports.

17) **Faciliter et encourager la prestation d'aide à frais partagés aux entreprises nouvelles ou aux entreprises actuelles relativement à l'établissement ou à l'expansion de leurs services de modification des véhicules privés ou publics devant servir de véhicules de transport pour les personnes ayant des besoins spéciaux.**

Cette recommandation est formulée afin d'accroître la possibilité au Nouveau-Brunswick de développer le potentiel important qu'offre la modification des véhicules afin de les rendre plus accessibles pour offrir des services aux personnes ayant des besoins spéciaux. Cela s'applique aux véhicules qui pourraient être utilisés par des particuliers ou des familles pour une personne en particulier ainsi qu'aux véhicules qui pourraient être utilisés dans le cadre des services de transport en commun pour les personnes

ayant des besoins spéciaux.

Les mesures prises pour assurer la mise en oeuvre de cette recommandation devraient se situer à deux niveaux :

a) Confier au conseiller des transports pour les personnes ayant des besoins spéciaux la charge de définir tous les détails précis relatifs à l'admissibilité afin d'appuyer ce genre d'entreprises dans le cadre des programmes fédéraux/provinciaux actuels.

b) S'il n'existe absolument aucun programme qui pourrait permettre d'offrir cette forme d'aide, le conseiller des transports pour les personnes ayant des besoins spéciaux, aidé du Comité interministériel, devrait agir au nom de la province afin de négocier avec Transports Canada en vue de faire inclure cet élément à titre de projet de recherche et de démonstration également dans le cadre du programme de Transports Canada relatif aux personnes handicapées.

Les travaux effectués jusqu'à présent révèlent qu'il existe deux sources de financement possible de ces efforts. Une de ces sources est le programme "d'aide financière à la petite entreprise" qui est offert par le ministère du Commerce et de la Technologie du Nouveau-Brunswick. L'objectif de ce programme est d'encourager l'établissement ou la modernisation ainsi que l'expansion des petites entreprises en leur offrant de l'aide financière. Ce programme se limite aux compagnies dont les ventes annuelles sont limitées et offrira des fonds de capital allant jusqu'à 50 % des coûts de capital qui ne doivent pas dépasser 150 000 $.

L'autre programme qui pourrait être utilisé pour aider la mise sur pied d'entreprises de cette nature est le "programme de développement industriel et régional - PDIR" qui est offert par le ministère fédéral de l'Expansion industrielle régionale. Ce programme comprend l'aide pour l'innovation, l'établissement, la modernisation/l'expansion et le marketing. Il existe plusieurs types de projets admissibles en vertu de chacune de ces quatre

catégories. Généralement, ils comprennent les études et l'aide reliés à la mise au point des nouveaux produits ou de procédés, l'aide reliée au développement et à la démonstration des capacités technologiques ainsi que l'aide en matière de conception.

Le Comité interministériel, aidé du conseiller des transports, devrait effectuer des études détaillées sur les utilisations possibles de ces programmes et aider toute entreprise qui pourrait être intéressée à fournir ce type de services dans un projet conjoint à négocier avec les représentants du gouvernement chargés d'administrer ces deux programmes. Ce travail devrait aussi comprendre l'étude des options relatives aux composantes de main-d'oeuvre qui sont comprises dans les coûts d'exploitation en vertu du programme d'aide de Travail Canada de la Commission de l'emploi et de l'immigration du Canada.

Le conseiller des transports devrait également avoir des discussions approfondies avec les représentants de Transports Canada relativement à l'intégration des projets d'essai possibles concernant l'établissement de services de modification des véhicules à une petite échelle au Nouveau-Brunswick. L'étude des services de transport pour les personnes ayant des besoins spéciaux dans l'ensemble de la province a révélé un besoin important de modifications susceptibles de rendre les mini-wagonnettes plus utilisables comme véhicules de transport pour les personnes ayant des besoins spéciaux. Même si l'achat et l'entretien de ce type de véhicule coûtent beaucoup moins cher que dans le cas des grosses wagonnettes conventionnelles qui ont toujours été utilisées, ces véhicules ne sont pas facilement disponibles, car ils doivent être modifiés pour pouvoir accueillir les fauteuils roulants. Cette modification particulière offre une possibilité intéressante non seulement au Nouveau-Brunswick mais dans l'ensemble du Canada. Conséquemment, il serait justifié d'entreprendre un projet d'essai pour établir une entreprise capable de produire un nombre limité de véhicules modifiés sur une base régulière.

18) **Offrir un soutien au Centre de formation des conducteurs au Centre de réadaptation de Forest Hill y compris :**

a) La mise sur pied d'un système routinier afin d'assurer la mise à jour et l'échange d'information entre le Centre de réadaptation de Forest Hill et la Direction des véhicules à moteur du ministère des Transports.

b) Fournir des fonds à frais partagés pour une voiture de formation et dans quelques années, pour remplacer la wagonnette utilisée actuellement pour la formation.

c) Fournir de l'aide pour la promotion provinciale des services de formation et d'évaluation des conducteurs du Centre de réadaptation de Forest Hill à l'intention des médecins et du public en général.

d) Demander à la Direction des véhicules à moteur d'examiner les options qui pourraient améliorer le mécanisme de signalement maison des personnes qui doivent subir un autre test par suite d'incapacité et de mettre sur pied une "modalité de notification routinière".

e) Prévoir la prestation d'aide à frais partagés à l'avenir pour la mise sur pied d'une unité mobile d'évaluation/d'examen à mesure que la demande augmente (qui serait utilisée en fonction de la demande dans l'ensemble du Nouveau-Brunswick).

f) Demander au ministère de la Santé et des Services communautaires d'examiner sa méthode actuelle de paiement du coût de la formation des conducteurs. Ces efforts devraient être axés sur le paiement de ce coût (avec des critères d'admissibilité adéquats) peu importe si la personne suit un programme de réadaptation professionnelle ou non.

Le Centre de formation/d'évaluation devrait être reconnu comme service central pour ce type de services couvrant toute la province. Cette approche coûte moins cher que celle qui consisterait à envoyer les gens à l'extérieur de la province pour obtenir ce service. Ce service est essentiel pour bon

nombre de gens si on veut qu'ils aient la chance de se procurer leurs propres services de transport (par exemple être autonomes). Les services de soutien proposés dépendraient manifestement de la disponibilité continue des ergothérapeutes qualifiés au sein du personnel du Centre de réadaptation de Forest Hill. Vu l'importance de ce service, il devrait exister une liaison non formelle régulière entre le personnel du CRFH et le personnel cadre de la Direction des véhicules à moteur. Les efforts effectués devraient tenir compte des dispositions de la Loi sur les véhicules à moteur afin de permettre à une personne en plus de l'instructeur et de l'apprenti d'être dans le véhicule pendant les cours d'instruction sur la route. On pourrait aussi répondre aux besoins des gens capables de communiquer en langage gestuel, ce qui pourrait être exigé pour les personnes qui ont des handicaps de l'ouïe.

Dans le cas de certains clients, la formation dans une wagonnette n'est pas adéquate parce qu'il se peut qu'ils ne conduisent pas ce genre de véhicules. Par conséquent, il faut une voiture bien équipée. C'est un point hautement prioritaire. La wagonnette actuelle est âgée et aura besoin d'être remplacée dans un avenir rapproché.

L'aide notée au point c) pourrait être assurée par la distribution d'un dépliant publicitaire expliquant les services du Centre de réadaptation de Forest Hill qui pourrait être envoyé par la poste à tous les médecins dans la province. Le Conseil du premier ministre sur la condition des personnes handicapées pourrait publier de l'information semblable dans son bulletin périodique. Le Conseil pourrait également présenter de courts exposés, par exemple, lors des assemblées annuelles de l'Association médicale.

Les médecins qui doutent de la capacité du patient de conduire, devraient conseiller au patient d'envisager un examen de conduite par le Centre de réadaptation de Forest Hill à titre de solution de rechange à l'administration d'un autre examen de conduite par la Direction des véhicules à moteur. L'évaluation du Centre de réadaptation de Forest Hill est beaucoup moins intimidante que celle de la Direction des véhicules à moteur en raison de la crainte que le patient pourrait avoir de perdre son permis. Il faudrait tenir des discussions avec le personnel de la Direction des

véhicules à moteur concernant l'accréditation du personnel du Centre de réadaptation de Forest Hill par la Direction des véhicules à moteur afin d'éviter la nécessité de doubler les fonctions de vérification ou d'évaluation par cette Direction.

Recommandations précises

En plus des recommandations générales ci-dessus, un certain nombre de recommandations spécifiques concernant divers éléments des systèmes de transport généraux pour les personnes ayant des besoins spéciaux ont été formulées. Ces recommandations spécifiques sont les suivantes :

Systèmes de tarifs

19) **Assurer une approche uniforme en matière de frais partagés pour appuyer les nouveaux systèmes de tarifs réduits dans la province.**

Il existe une certaine incohérence et incertitude relativement à l'appui accordé par le ministère de la Santé et des Services communautaires à ce genre de services. Ce genre d'appui devrait inclure un programme de capital à frais partagés pour l'acquisition d'un véhicule et une subvention pour le fonctionnement. Un programme d'aide spécifique devrait être établi sur une base à frais partagés avec l'organisme local qui administre le programme. Cette méthode devrait être établie à titre de projet pilote pour une période de deux ans. Les précisions concernant le pourcentage des frais partagés devraient faire partie de l'étude des méthodes de l'Aide au revenu et du ministère de la Santé et des Services communautaires ainsi que de la formulation des lignes directrices générales d'admissibilité notées dans la recommandation 14. La subvention de fonctionnement devrait être une somme par habitant fondée sur la population estimative ayant des besoins spéciaux dans la région qui pourrait être desservie.

Les groupes promoteurs et les municipalités devraient proposer les modalités de fonctionnement du service pour chaque région et les soumettre au conseiller des transports du ministère des Transports (ou à son conseiller de

soutien technique désigné) pour fins d'évaluation et d'approbation. Le pourcentage des frais partagés devrait dépendre des différents éléments détaillés du système et du niveau de service fourni. Le rôle relatif du ministère de la Santé et des Services communautaires dépendrait du degré d'autonomie des services pour les personnes ayant des besoins spéciaux par opposition à un service intégré qui offre des services de transport en commun généraux.

20) **Élargir le système des tarifs actuel à Moncton, Saint John et Fredericton et dans la Miramichi au niveau exigé pour répondre à la demande réelle.**

Il faudrait inclure l'augmentation des heures de la journée, des jours de la semaine et du nombre de véhicules, ainsi que l'agrandissement de la région géographique (par exemple, Riverview, Dieppe). Les explications de la recommandation 19 concernant les subventions pour les frais de fonctionnement et de capital et la formulation des modalités opérationnelles en vue de l'amélioration des services s'appliquent également à cette recommandation. Cet élément nécessitera une aide technique et une aide du conseiller technique du ministère des Transports.

21) **Inclure un effort intensif afin de sensibiliser les gens à la disponibilité des services de transport pour les personnes ayant des besoins spéciaux et accroître ces services pour répondre aux besoins réels.**

Ce point a déjà été noté dans la recommandation générale numéro 6. Tous les services actuels découragent actuellement les gens (généralement on a utilisé de la publicité orale seulement) et dans bon nombre de cas, les gens ne font pas appel aux services parce qu'ils savent que le système est chargé. Le conseiller technique du ministère des Transports devrait offrir de l'aide technique aux conducteurs qui élaboreraient des programmes de marketing locaux. Les coûts du marketing devraient être incorporés dans les coûts de fonctionnement globaux qui seraient payés par l'aide à frais partagés notée dans la recommandation 19.

22) **Aucun motif de voyage ne devrait recevoir la priorité exclusive par rapport aux autres motifs.**

L'objectif de ces démarches devrait être de **maximiser le service** à la population ayant des besoins spéciaux. Cela mènera à la **maximisation de l'utilisation du parc** de véhicules qui exigera l'utilisation simultanée des véhicules par le plus grand nombre d'utilisateurs possibles. Les priorités par rapport aux motifs de voyage non nécessaires ne devraient pas être un démotivant pour la maximisation du service. La catégorie des motifs divers de voyage permet à l'utilisateur d'avoir plus de contacts sociaux et l'expose davantage à une plus grande catégorie de gens (ce qui fait partie du processus de normalisation). Cela n'empêche pas de faire preuve de bon sens dans la répartition des services. Cette approche reconnaît que dans certaines circonstances, les systèmes individuels établiront des lignes directrices pour la répartition des services.

Le but principal de cette recommandation est de prévenir les effets négatifs tels que ceux qui se sont produits à Fredericton parce qu'on avait accordé la priorité exclusive aux voyages pour fins médicales.

23) **Abolir toute pratique discriminatoire actuelle qui exclut les personnes dont les ressources financières personnelles sont marginales (ou plus élevées), de l'utilisation de ces services.**

La discrimination actuelle pratiquée par certains services contre les personnes qui ont des ressources personnelles marginales devrait être abolie. Cette question doit être réglée par la formulation des critères d'admissibilité convenables notés dans la recommandation 14. Certains services se limitent maintenant principalement aux personnes qui reçoivent de l'aide gouvernementale. La portée de ces services doit être élargie pour inclure toutes les personnes ayant des besoins spéciaux. Le ministère de la Santé et des Services communautaires jouerait un rôle clé dans la mise en oeuvre de cette recommandation.

24) **Les municipalités et les groupes locaux devraient prévoir des**

nouveaux systèmes de tarifs dans les régions du Nord-ouest (régions d'Edmundston), de Campbellton/Dalhousie et de Bathurst.

L'initiative pour la mise sur pied de ce service (ainsi que ceux notés dans les recommandations 19 et 20) devrait provenir des groupes promoteurs locaux. Les propositions de service devraient manifestement être appuyées par les municipalités qui sont comprises dans la région à desservir. La nature des services pour chaque endroit devrait être fondée sur une évaluation détaillée de la situation dans chaque région/endroit. Cette évaluation et cette élaboration du système devraient être effectuées sur l'initiative des groupes promoteurs. Toutefois, le conseiller des transports du MDT devrait (ou analyste des transports compétent retenu par le ministère des Transports) aider les groupes promoteurs à élaborer le service qui répondrait mieux aux besoins locaux respectifs.

Ce type de services devrait intégrer l'utilisation possible des taxis lorsque cela convient. Ce principe s'applique particulièrement aux petites régions urbaines et à bon nombre de régions rurales qui, en raison des aménagements en bordure des routes à faible densité, sont semblables de nature aux petites régions urbaines. Les services dans ces régions devraient être offerts dans le cadre d'un projet d'essai de deux ans pour vérifier leur qualité et évaluer les besoins éventuels à plus long terme.

Les frais de la formulation des options en matière de services adéquats devraient être partagés entre les municipalités et le ministère des Transports. L'aide fournie par le ministère des Transports pourrait prendre soit la forme de conseils fournis par le conseiller des transports ou du partage des coûts à 80/20 pour cent (province/groupe promoteur) de l'embauche d'un conseiller pour ces services.

Autobus scolaires

25) **Effectuer un examen détaillé des possibilités d'accroître l'utilisation des autobus scolaires pour des fins non scolaires afin de transporter les personnes ayant des besoins**

spéciaux pendant et après les heures normales.

Cette recommandation, ainsi que bien d'autres, pourrait avoir des effets importants par rapport au montant qu'il en coûterait au gouvernement. La mise en oeuvre de ce volet exige une coordination assurée par le conseiller du ministère des Transports afin d'assurer l'intégration du service aux autres mesures à l'intention des personnes ayant des besoins spéciaux qui pourraient être prises dans la même région. Toutefois, le premier rôle relativement à cette tâche sera assumé par le surveillant des services de transport du ministère de l'Éducation. Ce travail pourrait comporter des études précises des possibilités d'utiliser les autobus scolaires après les heures sur une base district par district, véhicule par véhicule. Bon nombre de détails logistiques devront être résolus en ce qui a trait à l'intercalation de l'utilisation régulière des autobus scolaires pendant et hors des heures régulières (y compris l'évaluation des efforts visant à abolir les contraintes à long terme qui pourraient exister à la suite des conventions collectives actuelles). Il pourrait y avoir des effets importants relativement à l'augmentation des coûts d'assurance pour les véhicules. Ce facteur a été exclu des prévisions préliminaires des coûts fournis dans le chapitre 4.0.

26) **Étudier les ramifications des mesures visant à modifier les règlements pour éliminer la nécessité d'obtenir l'approbation discrétionnaire du ministre pour les services de transport à des personnes (autres que les enfants d'école) ayant des besoins spéciaux réels.**

Cette question devrait inclure l'utilisation des autobus scolaires pour des fonctions non scolaires à l'intention des personnes ayant des besoins spéciaux en matière de transport. Elle devrait inclure des dispositions prévoyant la dispensation de services aux adultes qui assistent à des activités de formation spéciale dans le cadre des services de santé et des services sociaux offerts par la province. On devrait également prévoir des dispositions précises pour les enfants d'âge préscolaire qui ont des besoins spéciaux. Ce dernier cas est particulièrement important en raison de la sécurité des enfants d'âge préscolaire qui utilisent d'autres services tels

que les taxis. Le ministère de l'Éducation jouerait un rôle principal par rapport à cette question (selon la définition du Comité interministériel des besoins spéciaux réels).

27) **L'accroissement initial des services offerts par les autobus scolaires devrait être axé sur l'utilisation des parcs d'autobus qui appartiennent à des particuliers.**

Le gouvernement ne devrait pas faire concurrence à l'industrie privée. Également, bon nombre de véhicules du parc de véhicules privés ont un seul propriétaire et un seul conducteur. Cela permet de donner ce service sans encourir des coûts pour le temps supplémentaire ni entraîner d'autres complications qui pourraient résulter de l'utilisation des véhicules gouvernementaux en raison des conventions collectives. En plus des 60 autobus scolaires et plus, les parcs de véhicules privés comprennent des centaines de véhicules qui ne sont pas des autobus en vertu de contrat de transport.

Les démarches en vue de la mise en oeuvre de ce volet du service devront inclure des discussions détaillées avec la Commission des transports routiers concernant les exigences à satisfaire pour obtenir un permis de transport routier.

28) **La première phase de l'utilisation accrue des autobus scolaires pour offrir des services de transport aux personnes ayant des besoins spéciaux devrait également comprendre l'accroissement des services aux ateliers protégés (surtout dans le Nord-ouest).**

Cette exigence pourrait diminuer avec le temps, mais la demande augmentera à la suite de la normalisation des services sociaux dans la province. Cette situation pourrait exiger un ajustement des horaires des ateliers pour optimiser la coordination avec les horaires des autobus scolaires ordinaires. Ce travail devrait être coordonné par le surveillant des services de transport du ministère de l'Éducation.

Ateliers protégés

29) **Les besoins en matière de transport des ateliers protégés devraient être étudiés systématiquement par le bureau central et les représentants des districts des ministères de la Santé et des Services communautaires et de l'Aide au revenu.**

Le conseiller des transports devrait assurer la coordination de ce volet de l'amélioration des services de transport pour les personnes ayant des besoins spéciaux. Cette approche est essentielle pour s'assurer que cet aspect corresponde aux autres améliorations du système. Toutefois, il est absolument nécessaire que le personnel de la Santé et des Services communautaires et de l'Aide au revenu coordonne les besoins de cette partie de la population ayant des besoins spéciaux. Cela est particulièrement essentielle en raison du nouveau rôle que jouent les ateliers à la suite de la normalisation des services sociaux.

En plus des possibilités d'accroître l'utilisation des autobus scolaires, il faut étudier la logistique des possibilités coordonnées pour l'utilisation conjointe des véhicules des ateliers actuels (et même possiblement les nouveaux) dans certaines régions. Dans certaines régions, les mesures prises afin de répondre aux besoins des ateliers devraient être reliées étroitement à la dispensation des services spéciaux à d'autres secteurs de la population ayant des besoins spéciaux ainsi qu'à l'intégration directe possible aux services de transport en commun généraux. Cette situation s'applique particulièrement aux régions rurales et aux petites régions urbaines. De même, dans ces régions, il pourrait s'avérer possible d'intégrer ces services aux services déjà fournis par divers autres organismes/clubs philantropiques (voir recommandation 33).

30) **Les programmes généraux et spécifiques devraient être adaptés de façon à être compatibles avec l'orientation vers la "normalisation" que l'on connaît dans la prestation des programmes sociaux.**

Ce fait est particulièrement important puisque cette démarche se produit à

des rythmes différents dans différentes régions de la province. Compte tenu de la situation, il faut traiter chaque région comme un cas particulier. Il importe également de traiter chaque région dans le contexte qui convient compte tenu de la nature possible à court terme de la demande qui peut exister actuellement. Ces efforts comprendront l'aide fournie par le conseiller des transports ainsi que la participation du personnel des bureaux centraux et district de la Santé et des Services communautaires et de l'Aide au revenu.

31) **Lorsque cela convient, tous les véhicules utilisés maintenant par les groupes responsables des ateliers devraient être mis en commun en vue d'en faire une utilisation combinée pour maximiser leur utilisation et le niveau de service offert aux utilisateurs.**

L'initiative dans ce domaine devrait provenir de la communauté et des groupes responsables des ateliers. Bon nombre des véhicules appartenant aux ateliers ne sont pas utilisés une bonne partie du temps. Ils sont également conduits habituellement par le personnel, ce qui réduit la productivité du personnel et des véhicules. Si ces groupes ainsi que les administrations municipales dans les régions desservies prenaient l'initiative, aidés du conseiller des transports, on pourrait probablement assurer l'utilisation en commun des véhicules pour offrir des services accrus à la communauté en général. Ces options devraient être étudiées sur une base de cas par cas. Cette approche offre également la possibilité d'obtenir les revenus dont on a si grandement besoin.

32) **L'accroissement des services aux ateliers exigera l'amélioration des services de différentes formes.**

Comme première priorité, ces améliorations devraient être axées sur l'utilisation des autobus scolaires (pendant les heures régulières et en dehors des heures régulières), des véhicules des clubs philantropiques, des taxis et des systèmes parallèles actuels. Cette priorité est essentielle compte tenu des efforts actuels visant à intégrer la population ayant des besoins spéciaux aux fonctions normales de la société. Lorsque ce genre

d'intégration des services ne pourra pas répondre à la demande, il faudra peut-être offrir des wagonnettes pour répondre aux besoins spéciaux spécifiques à court terme. Cette approche est surtout essentielle dans les petites communautés et les régions rurales. Il est recommandé que des fonds soient prévus pour faire l'essai de projets de démonstration de cette nature, le nombre de ces projets pouvant atteindre jusqu'à trois. Les résultats de ces essais devraient constituer le fondement des recommandations dans ce domaine à l'avenir. Le conseiller des transports du ministère des Transports devrait travailler avec les groupes responsables des ateliers, les représentants des administrations municipales et les représentants de la Santé et des Services communautaires et de l'Aide au revenu afin de planifier, de mettre en oeuvre et de surveiller ces projets d'essai.

Foyers de soins, foyers de soins spéciaux, foyers pour personnes âgées, clubs philantropiques et organismes bénévoles

33) **Lorsque cela convient, intégrer les services en utilisant une mise en commun des véhicules exploités par ces organismes.**

Cette approche est surtout pertinente dans le cas des petites communautés et des régions rurales. Les deux situations devraient faire partie de cette catégorie en raison de leur similitude. Compte tenu de l'initiative de l'un ou de plusieurs groupes philantropiques, ou de la municipalité, le conseiller des transports devrait fournir (ou prendre des dispositions pour fournir), de l'aide technique y compris la coordination des organismes qui pourraient participer à un tel projet. Cette option permettrait (à condition que divers groupes souhaitent de collaborer) d'augmenter substantiellement les services offerts par les parcs de véhicules actuels qui sont souvent mal utilisés en raison de toute sorte de contraintes. Le partage des frais devrait être proposé pour trois projets d'essai de cette nature (si la demande provenant de groupes promoteurs est suffisante). Lorsque cela convient, ce volet devrait inclure l'intégration des services pour les ateliers protégés.

34) **Ajouter la fonction de répartition centralisée et coordonnée sur une base régionale ou sous-régionale, ou selon les deux méthodes.**

Cette fonction est un résultat important de la recommandation 33. Pour que le service coordonné soit réellement efficace, la répartition des véhicules doit manifestement être coordonnée. La possibilité de prendre cette approche devrait être examinée par le conseiller des transports et vérifiée au cours des projets d'essai notés à la recommandation 33. Les municipalités devraient jouer un rôle clé dans cette fonction. Dans le cas des petites communautés, il faudrait accorder une grande priorité à la possibilité d'intégrer la répartition des véhicules à d'autres fonctions de répartition des véhicules municipaux (comme les véhicules de travaux publics, etc.) dans le cadre de l'évaluation technique précédant la formulation des projets d'essai. Cette méthode ne serait probablement pas convenable dans les trois grandes cités.

35) **La fonction de coordination devrait également englober (lorsque cela convient) certains éléments de participation bénévole.**

Bien que l'utilisation intensive des bénévoles à titre de conducteurs soit fortement découragée, il est possible d'intégrer des activités bénévoles à certaines fonctions. Cette approche devrait être examinée attentivement pendant l'élaboration de ce genre de services. Les services des bureaux de bénévolat devraient être intégrés aux efforts des groupes de services locaux et des municipalités.

Centres de réadaptation

36) **Les principales recommandations concernant les centres de réadaptation sont contenues dans la recommandation générale 18.**

Ce service de formation et d'évaluation des conducteurs au Centre de réadaptation de Forest Hill est essentiel car il faut contribuer à l'autonomie et à la mise sur pied de services de transport individualisés privés.

37) **Puisque le nombre limité des services de cette nature semblent répondre adéquatement à leurs besoins, l'augmentation des services aux centres de réadaptation devrait se réaliser en augmentant les services offerts par les diverses formes de services de transport pour les personnes ayant des besoins spéciaux dont il est fait état dans les autres recommandations.**

Étant donné la nature des services actuels fournis par les services de réadaptation, aucune amélioration précise n'est recommandée. Les diverses améliorations qui pourraient être apportées aux autres secteurs du système de transport pour les personnes ayant des besoins spéciaux seront un complément adéquat aux services exigés pour les centres de réadaptation.

Intercités

38) **Lorsque cela convient, le gouvernement provincial devrait appuyer le travail (pour tous les modes - aériens, ferroviaires, traversiers, autobus) du Comité fédéral/provincial/des territoires de la Conférence canadienne en transport motorisé et du Comité de la mise en oeuvre de Transports Canada.**

Ce point est noté principalement pour souligner l'importance de la recommandation 9 par rapport à tous les modes de transport intercités. Les représentants des groupes ayant des besoins spéciaux et de la province devraient faire un effort concerté pour intervenir afin d'obtenir une plus grande participation du gouvernement fédéral relativement à l'acquisition de véhicules et à toutes les autres activités de recherche/de démonstration reliées aux transports pour les personnes ayant des besoins spéciaux.

39) **SMT devrait intégrer l'autobus accessible (Access-O-Bus) à son système.**

Ce type de véhicule devrait être intégré au programme de remplacement des parcs d'autobus intercités. La province devrait encourager la mise sur pied

d'un programme fédéral à long terme efficace afin d'assurer un soutien à frais partagés pour l'intégration des autobus au programme de remplacement des parcs de véhicules à long terme des transporteurs intercités.

40) **SMT devrait équiper les centres d'autobus dans tous les centres principaux (Edmundston, Campbellton, Bathurst, Newcastle et Fredericton) des articles de base nécessaire pour assurer l'accessibilité aux personnes qui ont des handicaps de mobilité, de l'ouïe et de vision.**

Il est reconnu que bon nombre d'arrêts d'autobus au Nouveau-Brunswick n'ont aucune gare. Toutefois, lorsqu'il y a des postes d'attente pour les passagers, ces endroits devraient être munis des éléments d'accessibilité nécessaires pour les personnes ayant ces genres de handicaps. Au minimum, ces services devraient être munis de rampes pour fauteuils roulants (bien conçues et désignées pour les personnes ayant des handicaps visuels), de salles de toilettes accessibles et de téléphones publics à volume réglable. Les spécifications des articles qui devraient être améliorés à chaque service devraient être déterminées par les transporteurs en consultation directe avec les représentants des groupes d'utilisateurs tels que INCA et l'Association canadienne des paraplégiques.

41) **Le gouvernement fédéral devrait s'assurer que les améliorations nécessaires sont apportées aux navires et aux terminus des services interprovinciaux de traversiers afin de les rendre accessibles.**

Le conseiller des transports devrait assurer la liaison avec le personnel de Marine Atlantique sur cette question. Le ministère des Transports devrait également s'assurer que les dispositifs d'accessibilité sont intégrés à toute amélioration apportée à l'avenir au service de traversiers de Grand Manan.

42) **Toutes les gares de transport aériens, ferroviaires et intercités de passagers devraient être accessibles aux personnes en fauteuils roulants et lorsque cela convient, des systèmes d'affichage visuels d'information devraient être**

installés à l'intention des personnes ayant des handicaps visuels et de l'ouïe.

La partie de la recommandation qui porte sur les systèmes d'affichage visuel s'applique aux services à l'extérieur du Nouveau-Brunswick. À l'intérieur de la province, le nombre de passagers et de gares ne sont pas assez importants pour justifier ce genre de systèmes d'affichage. L'aide individualisée fournie par le personnel du service de transport est une solution plus efficace dans ces cas précis. Toutefois, dans le cas de voyages vers des plus grandes gares à l'extérieur de la province, ces services devraient être disponibles. Dans ces cas-là, une attention spéciale devrait être accordée par rapport à l'emplacement/à la conception de ces services, si nous voulons qu'ils soient fonctionnels et répondent aux besoins des personnes ayant des besoins spéciaux qu'ils sont censés desservir.

Toutes les grandes gares au Canada devraient avoir des téléphones à volume réglable et devraient évaluer la nécessité d'avoir des appareils d'affichage visuel pour les malentendants (ATME). Le conseiller des transports devrait assurer une liaison directe avec le personnel du gouvernement fédéral compétent concernant l'installation de ce type d'équipement dans les terminus situés à l'extérieur du Nouveau-Brunswick.

43) **Une carte-modes de transport multiples universelle devrait être adoptée pour le transport urbain et intercités.**

Ces cartes devraient être utilisées afin d'identifier la nature des besoins spéciaux d'une personne et de déterminer jusqu'à quel point elle a besoin d'un préposé. Le Comité interministériel, aidé du conseiller des transports, devrait assurer la liaison avec les autres provinces et le gouvernement fédéral par l'entremise de la Conférence canadienne en transport motorisé et du Comité de mise en oeuvre de Transports Canada afin d'établir une carte-mode de transports multiples nationale et une série spécifique de règles uniformes qui s'appliqueraient à tous les transporteurs relativement au transport des préposés nécessaires (y compris les tarifs exigés).

LES POINTS COMMUNS DES SERVICES INTERCITÉS/RURAUX/URBAINS

44) **Tous les passagers ayant des besoins spéciaux devraient se voir accorder la priorité pour l'utilisation des sièges avant qui sont les plus près du conducteur d'autobus. Des enseignes portant les mentions adéquates indiquant cette priorité devraient être affichées sur ces bancs.**

Il s'agit d'une responsabilité du transporteur/de la municipalité qui devrait être assurée au moyen de la liaison fournie par le conseiller des transports. Dans le cas des personnes aveugles et handicapées de la vue, il faudrait penser à accommoder les chiens-guides (voir la recommandation 53).

45) **Les recommandations relatives à ce type précis de services (notamment systèmes de tarifs, autobus scolaires, etc.) devraient s'appliquer aux situations rurales et urbaines. Elles devraient également inclure l'intégration des taxis comme composante pouvant être utilisée pour offrir des services aux personnes ayant des besoins spéciaux.**

En plus des points spécifiques notés précédemment, il faudrait accorder une attention spéciale à l'intégration des services de taxi comme composante des services de transport pour les personnes ayant des besoins spéciaux.

Dans bien des cas, l'utilisation des taxis comme un des éléments du parc de véhicules pour les personnes ayant des besoins spéciaux offre un moyen efficace d'améliorer le service. Cette approche s'applique dans l'ensemble de la province aux régions rurales, aux petites régions urbaines, aux villages, aux villes et aux cités. Dans bon nombre de petites régions, la prestation des services de taxi pourrait constituer une composante principale du système de transport pour les personnes ayant des besoins spéciaux. Même dans l'autre cas extrême, dans les grandes municipalités, les taxis ont un rôle évident à jouer. Dans ces cas, le taxi pourrait être le complément d'un service de transport parallèle fourni par un véhicule adapté. Cela permettrait d'utiliser le véhicule le plus adéquat selon la nature des besoins spéciaux de l'utilisateur. Par ce moyen, on pourrait maximiser

l'utilisation des véhicules plus coûteux tels que les wagonnettes munies d'une plate-forme élévatrice pour fauteuils roulants, à l'intention des personnes qui ont effectivement besoin de ce genre de véhicules. Dans le cas des autres personnes dont la mobilité est moins gravement limitée, il est possible d'utiliser des taxis pour atténuer la charge des véhicules munis de plates-formes pour fauteuils roulants.

Non seulement pourrait-on utiliser des véhicules conventionnels pour des taxis, mais il faudrait étudier la possibilité d'utiliser des véhicules spécialisés à titre de taxi et encourager cette option. Ces véhicules pourraient comprendre les voitures modifiées telles que celles qui sont actuellement utilisées par le système de taxis de Vancouver. Ces véhicules ont des toits surélevés et des portières larges avec rampes amovibles qui peuvent être utilisées pour accommoder les fauteuils roulants ou les passagers ambulatoires, ou une combinaison des deux. Il faudrait aussi examiner, sur une base de cas par cas, la possibilité d'utiliser des mini-wagonnettes modifiées pour les passagers ambulatoires et les passagers non ambulatoires. Il y a plusieurs façons dont les mini-wagonnettes modifiées pourraient être utilisées au Nouveau-Brunswick.

L'intégration de ce type de véhicules aux services pour les personnes ayant des besoins spéciaux devrait être étudiée par les groupes promoteurs locaux et les municipalités, aidés pour ce qui a trait aux aspects techniques, du conseiller des transports. Cette évaluation devrait être effectuée en fonction d'un site spécifique selon l'initiative prise par le groupe promoteur de différentes régions dans l'ensemble de la province. La mise sur pied et l'élargissement des services de transport pour les personnes ayant des besoins spéciaux dans les régions qui justifient ce type de services devrait englober l'évaluation détaillée des caractéristiques financières et opérationnelles d'une gamme raisonnable d'options en matière de service. Dans tous les cas, l'utilisation de taxis (soit en utilisant des véhicules conventionnels ou des mini-wagonnettes modifiées), devraient faire partie de l'évaluation détaillée du service.

46) **Des subventions aux usagers devraient être offertes aux personnes ayant des besoins spéciaux en matière de transport**

et qui ne peuvent pas se procurer leur propre service de transport en raison d'un manque de ressources financières.

Bon nombre de personnes ayant des besoins spéciaux en matière de transport peuvent se procurer les services dont elles ont besoin ou les embaucher, avec leurs propres ressources financières. Toutefois, il est reconnu qu'il faut aider l'utilisateur pour le paiement des tarifs dans le cas de certains membres de la population ayant des besoins spéciaux. Les modalités précises concernant cette subvention possible dépendront des critères d'admissibilité déterminés en fonction de la recommandation 14. En plus des résultats du numéro 14 relativement au partage des frais pour l'acquisition et la modification des véhicules, dans certains cas il faut acccorder une subvention de base aux utilisateurs afin de les aider à payer les tarifs. Les critères d'admissibilité (fondés sur la capacité de la personne de se procurer ses propres services de transport) devraient également permettre d'identifier une approche uniforme pour offrir des subventions aux personnes qui ne peuvent pas se procurer leurs propres services de transport. Ces critères devraient être structurés de façon à desservir les personnes qui ont besoin d'aide sans égard au degré d'assistance qu'elles reçoivent ou ne reçoivent pas actuellement de la Santé et des Services sociaux.

Le mécanisme recommandé pour cet aspect de l'assistance est la subvention aux utilisateurs. Afin d'avoir accès à un service public pour les personnes ayant des besoins spéciaux, l'utilisateur devrait d'abord faire une demande auprès de l'organisme local respectif qui offre les services de transport pour les personnes ayant des besoins spéciaux. Il faut établir des critères d'admissibilité uniformes (par la Santé et les Services communautaires, l'Aide au revenu et les Transports). Cela devrait permettre de délivrer un certificat indiquant les critères d'admissibilité auxquels la personne répond. Dès que la personne est inscrite auprès de l'organisme qui offre les services pour les personnes ayant des besoins spéciaux, on peut désigner des véhicules adéquats selon l'utilisation la plus efficace des véhicules disponibles. Le conducteur devrait exiger que chaque utilisateur présente sa carte d'identité.

Les conducteurs devraient tenir un livre de bord pour les utilisateurs

admissibles à ces services. Ils devraient inscrire le nom de l'utilisateur, la date, le lieu d'origine et le lieu de destination. La signature de l'utilisateur inscrit peut être obtenue afin d'assurer un mécanisme pour fins de vérification périodique. En même temps, l'utilisateur devrait payer un tarif de base minime selon les exigences du service spécifique. Le reste des tarifs encourus pourrait être payé, sur présentation de la facture par le responsable du transport, dans le cadre du programme de subventions aux utilisateurs administré par la Santé et les Services communautaires.

L'administration quotidienne du programme de subventions pour les besoins spéciaux devrait être assurée par les groupes respectifs qui offrent les services de transport. Il faudrait pré-établir des renseignements spécifiques pour la surveillance et la vérification continues.

Le conseiller des transports devrait aider les groupes d'instigateurs locaux et les municipalités pour la mise en oeuvre de ces programmes de subventions dans le cadre de leur rôle relatif aux questions techniques reliées à la mise sur pied du service. Toutefois, la subvention en soi devrait être administrée par le ministère de la Santé et des Services communautaires puisque ce ministère joue le rôle prédominant dans la prestation des subventions pour les besoins spéciaux en matière de transport. Encore plus important, ce ministère est plus exposé à une grande partie de la population ayant des besoins spéciaux et connaît mieux ses besoins et sa capacité de payer ces services.

RECOMMANDATIONS POUR LES PERSONNES AVEUGLES/HANDICAPÉES VISUELLES

Aéroports/VIA Rail/gares d'autobus

47) **Un code uniforme de couleurs contrastantes devrait être établi et mis en oeuvre dans les gares afin d'aider les personnes ayant une basse vision.**

Ce point devrait être soumis au Comité de la Conférence canadienne en transport motorisé et de mise en oeuvre de Transports Canada afin qu'il soit étudié à l'échelon national en collaboration avec INCA.

48) **Pour les grandes gares d'autobus et les gares ferroviaires, au moins un écran informatisé pour les horaires devrait être installé dans un endroit au niveau des yeux afin qu'il soit plus visible (voir recommandation 42).**

Bon nombre d'aéroports, de gares d'autobus et de gares de VIA Rail ne sont pas constants dans leur code de couleurs ou leurs techniques de contraste. Dans les gros aéroports à l'extérieur du Nouveau-Brunswick, l'écran qui affiche les arrivées et les départs est généralement trop haut pour qu'une personne handicapée visuelle puisse le lire. On pourrait étudier la possibilité d'accroître l'utilisation de l'unité centralisée dont la démonstration a été faite à l'aéroport de Vancouver en 1986.

49) **Le système d'information sur les services de transport (SIST) mentionné dans la recommandation 3 devrait être utilisé comme service d'information pour les personnes aveugles et handicapées visuelles.**

Les horaires et les brochures qui sont accessibles au public en général ne sont pas utilisés pour les personnes qui sont aveugles ou handicapées visuelles. Le système d'information proposé est un moyen efficace d'atténuer ce problème. Cette méthode pourrait être complétée par un mécanisme de partage des frais avec INCA afin de produire les horaires en gros caractères, en braille ou sur cassette (selon le niveau de la demande possible).

Taxis

50) **Tous les véhicules utilisés comme taxis devraient afficher un grand "T" (jaune ou blanc) sur chaque portière avant du véhicule.**

Il est difficile pour les personnes aveugles ou handicapées visuelles de distinguer les taxis des autres véhicules. Souvent l'enseigne qui est située sur le toit de la voiture n'est pas toujours illuminée. Même si elle est illuminée, elle est généralement peu visible pendant les heures de la

journée. Les détails et les devis concernant cet aspect devraient être établis par INCA en consultation avec le conseiller des transports qui assurerait la coordination avec les municipalités concernant la mise en oeuvre (y compris une liaison assurée pour entamer tout changement qu'il faudrait apporter aux arrêtés).

Autobus (urbains et intercités)

51) **On devrait placer des chiffres en gros caractères sur le côté des autobus ainsi que des gros chiffres sur les tableaux indicateurs avant.**

Les personnes handicapées visuelles ont de la difficulté à voir les chiffres ou les descriptions des itinéraires sur les autobus. Dans bon nombre de cas, les descriptions des itinéraires ne sont pas claires et portent à confusion. INCA devrait élaborer des normes qui seraient utilisées à cette fin. Le conseiller des transports devrait assurer la liaison avec des transporteurs et les municipalités concernant la mise en oeuvre des normes pour ce domaine (qui s'appliquent principalement aux véhicules de transport urbain).

52) **Les conducteurs devraient faire des annonces spéciales avant les arrêts pour les personnes aveugles et handicapées visuelles (cela présume que le passager aviserait le conducteur de son handicap et lui dirait à quel endroit il souhaite descendre au moment de monter dans le véhicule).**

Il s'agit d'une responsabilité du transporteur/de la municipalité qui devrait être assumée conjointement par INCA et le conseiller des transports.

53) **À titre de complément à la recommandation 44, concernant la priorité pour la zone des bancs à l'intention des passagers ayant des besoins spéciaux, on devrait prévoir des dispositions spéciales dans la zone des bancs avant pour accommoder adéquatement les chiens-guides selon les besoins.**

Cet aspect devrait être la responsabilité du transporteur et peut être assumé conjointement par INCA et le conseiller des transports.

Besoins spéciaux pour les sourds et les personnes ayant des handicaps de l'ouïe

54) Dans le cas des grandes gares d'autobus, les gros aéroports et les gares de chemins de fer à l'extérieur du Nouveau-Brunswick, les écrans vidéos devraient avoir un code couleur comme suit : Rouge - annulé;
Bleu - retardé et
Vert - à temps.

Ce point qui est essentiellement une responsabilité fédérale aiderait les personnes qui ne peuvent pas lire. Ce système est en voie d'être mis en place dans bon nombre de gares. Il faudrait souligner la nécessité de poursuivre ces initiatives en envoyant une lettre d'appui aux représentants fédéraux respectifs qui s'occupent de cette question.

55) Les taxis dans les villes devraient avoir des tablettes/des stylos pour permettre aux passagers sourds de communiquer sur toutes les questions reliées à leur voyage (y compris le coût du voyage).

56) Un programme éducatif devrait être prévu pour dire aux sourds au Nouveau-Brunswick quels services seront disponibles et afin de leur montrer comment les utiliser. Cette mesure pourrait être entreprise en même temps que le programme de sensibilisation du public en général mentionné dans la recommandation 6.

La mise en oeuvre de ces deux dernières recommandations devrait inclure la participation des personnes possédant les habiletés exigées pour communiquer avec les personnes et les sensibiliser à leurs besoins (notamment le Centre de ressources des provinces de l'Atlantique pour les handicapés de l'ouïe).

4.0 STRATÉGIE DE MISE EN OEUVRE

4.1 Introduction

Ce chapitre **regroupe de l'information** concernant :

1) les principales caractéristiques des **recommandations** présentées dans le chapitre 3.0; et
2) un **plan de mise en oeuvre** des recommandations.

4.2 Sommaire des recommandations

Le tableau 4.1 résume les principales caractéristiques **reliées aux recommandations** suivantes :

1) un **énoncé sommaire** de chaque recommandation;
2) une liste des **principaux éléments** de chaque recommandation;
3) les principales **responsabilités des intervenants**; et
4) des renseignements concernant les **besoins en matière de financement accru.**

En ce qui concerne les responsabilités des intervenants, il faudrait noter que le principal rôle de coordination pour la mise en oeuvre de toutes les recommandations contenues dans le présent document relève du **Comité interministériel** qui assure actuellement la mise en oeuvre du "Plan d'action pour les personnes handicapés" sous la présidence du Secrétariat du Cabinet. **Ce rôle de coordination est inhérent à toutes les recommandations.** Toutefois, sauf pour les recommandations 1 et 2, normalement seuls les **ministères d'exécution** qui ont la principale responsabilité de chaque recommandation sont résumées au tableau 4.1. Dans les cas où plus d'un ministère a des rôles essentiels, la **séquence** de présentation révèle les **responsabilités relatives** des ministères respectifs.

Bon nombre des **prévisions** pour le financement dans le tableau 4.1 **sont provisoires.** Dans bien des cas, les coûts exacts ne peuvent être déterminés qu'après avoir effectué **d'autres travaux** pendant la phase de la mise en

Tableau 4.1

SOMMAIRE DES RECOMMANDATIONS

Recommandation	Éléments principaux	Principale responsabilité	Besoins de financement
INCIDENCES DE FINANCEMENT			
1. Recouvrir les principaux besoins en matière de fonds supplémentaires (surtout de moyen à long terme)	- Le Comité interministériel présidé par le Secrétariat du Cabinet coordonnera, dirigera et surveillera les activités effectuées par les autres ministères du gouvernement. - Établir un mécanisme pour obtenir des réactions des groupes d'utilisateurs pendant la phase de mise en oeuvre.	Le Comité interministériel et les ministères d'exécution respectifs (y compris le directeur général du Conseil des premiers ministres sur la condition des personnes handicapées).	0,94 million de dollars durant la première année avec 1,80 à 1,95 million de dollars pour l'année suivante.
RECOMMANDATIONS GÉNÉRALES			
2. Établir un groupe de coordination pour le transport des personnes ayant des besoins spéciaux.	- Comité interministériel présidé par le Secrétariat du Cabinet. - Établir un sous-comité sur le transport pour les personnes ayant des besoins spéciaux qui comprendrait des représentants de : - Transports; - Santé et Services communautaires; - Aide au revenu; et - Éducation.	Comité interministériel et Transports	Le financement serait assuré par les ministères d'exécution.
3. Établir un système d'information sur les services de transport (SIST)	- Accès gratuit à une base de données exhaustive sur tous les services de transport pour les personnes ayant des besoins spéciaux. - Ajouter cette base à l'inventaire informatisé des services gouvernementaux fournis aux bureaux de district des SSC. - Confier cette tâche à titre de tâche principal d'un employé bilingue dans chaque bureau de district SSC.	Santé et Services communautaires (SSC)	50 pour cent des 13 années-personne par année (à 15 000 $ égale 100 000 $ par année). 25 000 $ pour l'aide technique de départ.**
4. Établir un a) CENTRE D'INFORMATION EN CAS D'URGENCE et b) un SYSTÈME D'INFORMATION GÉNÉRALE régional pour les malentendants (y compris accès général au système SIST).	- 24 heures par jour - 365 jours/année. - Personnel bilingue possédant d'excellentes aptitudes pour l'utilisation des ADME et la communication avec des personnes ayant des handicaps de l'ouïe. - Accès direct à tous les services d'urgence dans la province. - Accès aux terminaux SIST pour les éléments non urgents.	Transport (par l'entremise du nouveau centre provincial de communication mobile), Chimo ou le Conseil coordinateur de la déficience auditive du N.-B.	40 000 $ à titre de capital initial et 20 000 $ pour fonds de fonctionnement par année.
5. Nommer un conseiller des transports à temps plein.	- Poste supplémentaire à temps partiel de conseiller technique auprès des groupes promoteurs/municipalités pour tous les aspects des services de transport pour les personnes ayant des besoins spéciaux. - Assurer un rôle de liaison et de coordination pour de nombreux aspects.	Transports	30 000 $ par année (comprend le traitement et les dépenses de soutien et de voyage connexes). 50 000 $ exigés (deuxième année) pour d'autres recherches sur la définition de l'importance du marché pour des types précis de besoins spéciaux (fondés sur les prochaines données de Statistique Canada).
6. Établir un programme de sensibilisation du public.	- Le conseiller des transports mettra au point les détails du programme de sensibilisation du public qui seront utilisés de temps à autre puisque ces programmes sont mis en oeuvre pendant la Décennie des personnes handicapées. - Coordonnera la diffusion de l'information aux groupes ayant des besoins spéciaux. - Assurera l'élaboration des programmes de communiqués de presse et d'annonces audio-vidéo.	Transports et Santé et Services communautaires	30 000 $ dans la deuxième année avec 10 000 $ dans toutes les autres années.**

** Pour les dernières années de la période de mise en oeuvre, les prévisions fournies sont provisoires. Il faudra des prévisions plus exactes en fonction de l'expérience de la première année ou des deux premières années de service.

Tableau 4.1
(Suite)

SOMMAIRE DES RECOMMANDATIONS

Recommandation	Éléments principaux	Principale responsabilité	Besoins de financement
7. Examiner les besoins en matière de programmes de formation du personnel des transporteurs.	- Évaluer les besoins des transporteurs individuels. - Déterminer le degré de formation exigé. - Participer à l'évaluation des options disponibles par l'entremise de Transports Canada. - Aider les transporteurs à acquérir et à diffuser du matériel de formation.	Transports et transporteurs	10 000 $ dans l'année deux et 5 000 $ dans les années subséquentes.**
8. Participer à l'identification et à la présélection des candidats aux services pour les personnes ayant des besoins spéciaux.	- Participer à l'identification et à la présélection des clients ayant des besoins spéciaux en matière de transports. - Prendre des dispositions à l'avance concernant l'admissibilité des clients. (Ce point est expliqué plus en détail dans la recommandation 14)	Santé et Services communautaires et Aide au revenu	Fournir ce service avec l'aide du personnel actuel (la demande se situera principalement dans les bureaux du district.
9. Surveiller et appuyer, selon ce qui convient, le Comité national de la CCDH* et du Comité de mise en oeuvre de Transports Canada.	- Ces groupes effectuent du travail continu dans divers domaines qui concernent la normalisation des services de transport pour les personnes ayant des besoins spéciaux dans l'ensemble du Canada.	Transports	Compris au point 5.
10. Encourager l'expansion des activités de Transports Canada et l'aide financière pour les articles reliés au transport des personnes ayant des besoins spéciaux.	- Comprend : a) Élaboration de directives; b) Subventions et contributions; c) recherche, développement et démonstration; et d) diffusion d'information, formation et sensibilisation du public.	Transports	Compris au point 5.
11. Accroître l'acceptation de la part des municipalités des responsabilités en matière de transport en commun (y compris les services pour les personnes ayant des besoins spéciaux).	- Les groupes d'utilisateurs ayant des besoins spéciaux doivent exercer des pressions auprès des représentants municipaux afin qu'ils jouent un rôle plus actif dans la prestation des services pour personnes ayant des besoins spéciaux (dans bon nombre de cas, dans le cadre des services de transport en commun de base). - Intégrer les services y compris l'utilisation des taxis.	Municipalités et ministère des Affaires municipales et de l'Environnement et du Transports	Compris au point 5.
12. Assurer la coupe des bordures de toutes les rues municipales pour les fauteuils roulants.	- Toutes les entités municipales devraient en faire une pratique normale.	Municipalités et ministère des Affaires municipales et de l'Environnement	Aucun coût supplémentaire important.
13. Promouvoir et appliquer les nouveaux règlements de stationnement (en vertu de la Loi sur les véhicules à moteur) relativement aux véhicules utilisés par les personnes handicapées.	- Application rigoureuse par tous les organismes chargés de l'application. - S'applique également aux services privés et aux services publics. - Lorsque cela convient, établir jusqu'à deux projets pilote faisant appel à des personnes ayant des besoins spéciaux chargées d'assurer l'application (y compris la surveillance, l'évaluation de l'efficacité par rapport au coût).	Municipalités et Transports	30 000 $ (20 000 $ par démonstration plus 5 000 $ chacun pour l'évaluation et la documentation des résultats).
14. Fournir des subventions à frais partagés ou des prêts, ou les deux à des personnes pour l'acquisition des véhicules.	- S'applique aux véhicules privés y compris les voitures, les vagonettes et les véhicules hors-rue (y compris les fauteuils roulants et les chariots motorisés). - Partage minimum privé des coûts = 10 % (pourcentage en fonction des ressources financières du particulier/de la famille). - Travail détaillé exigé pour établir les critères d'admissibilité adéquats en fonction de la capacité de payer. - Groupe de travail exigé afin d'établir des critères d'admissibilité pour tous les éléments à frais partagés de ces recommandations. Groupe de travail devant inclure : a) Présidence du Comité interministériel; b) Santé et Services communautaires; c) Aide au revenu; d) Éducation; e) Conseil du premier ministre sur la condition des personnes handicapées; f) Transports. - Formulation des lignes directrices et modalités administratives détaillées pour tous les éléments à frais partagés du programme prévu dans ces recommandations.	Selon la représentation du groupe de travail notée dans la colonne ci-contre, le principal rôle étant assumé par SSC et Aide au revenu.	Personnel du ministère plus allocation de 30 000 $ pour obtenir de l'aide de l'extérieur afin d'étudier les critères d'admissibilité et les modalités administratives À 200 000 $ par année (le calcul des coûts à long terme dépend des résultats du travail effectué pour identifier le segment du marché noté dans le point 5).**

* CCDH - Conférence canadienne en transport motorisé.

** Pour les dernières années de la période de mise en oeuvre, les prévisions sont provisoires. Il faudra des prévisions plus exactes en fonction de l'expérience de la première ou des deux premières années de service.

Tableau 4..
(Suite)

SOMMAIRE DES RECOMMANDATIONS

Recommandation	Éléments principaux	Principale responsabilité	Besoins de financement
15. Pourvoir de l'aide à frais partagés pour la conversion des véhicules et les modifications majeures apportées aux véhicules.	- Subventions ou prêts, ou les deux. - S'applique aux contrôles manuels, aux sièges spéciaux, aux plates-formes élévatrices, aux contrôles des portières et aux modifications des véhicules pour accommoder les fauteuils roulants. - S'applique aux nouveaux véhicules et aux véhicules actuels. - Pour les véhicules privés ainsi que pour les parcs de véhicules pour les besoins spéciaux qui sont utilisés pour desservir le public (par exemple, les taxis et les wagonnettes). - À établir à titre de projet pilote pour une année. - Évaluer la demande de ces services et les besoins continus.	Transports	Peut être mise en œuvre après l'élaboration de critères d'admissibilité selon le point 14 Somme provisionnelle de 100 000 $ pour chaque année.**
16. Modifier le Code de la route afin de changer les définitions d'un piéton.	- Nouvelle définition pour inclure les personnes dans un fauteuil roulant ou les véhicules auto-propulsés exigés pour répondre à un besoin spécial.	Transports	Aucune augmentation des coûts prévue autre que les coûts-maisons exigés pour modifier les règlements.
17. Pourvoir de l'aide à frais partagés aux entreprises et prévoir des services afin d'effectuer des modifications aux véhicules pour fins d'utilisation par les personnes ayant des besoins spéciaux.	- S'applique aux nouvelles entreprises et aux entreprises actuelles. - S'applique aux véhicules pour fins publiques ou privées. - L'accent devrait être mis aussi sur les modifications pouvant être apportées aux mini-wagonnettes efficaces par rapport au coût. - Explorer les programmes actuels d'abord, en accordant la deuxième priorité à l'obtention de l'appui de Transports Canada pour ce projet à titre de projet pilote d'intérêt national.	Transports, Commerce et Technologie, Expansion industrielle régionale et Commission de l'Emploi et de l'Immigration du Canada.	Les programmes actuels pourraient couvrir ce point. Sinon, Transports Canada devrait être encouragé à établir un programme de démonstration pour cet aspect.
18. Offrir du soutien à frais partagés pour diverses activités du Centre de formation des conducteurs au Centre de réadaptation de Forest Hill.	Inclure : a) Mécanisme de routine pour la liaison avec la Direction des véhicules à moteur; b) Partage à 50 % des frais d'une voiture de formation et remplacement éventuel de la wagonnette actuelle; c) Promotion provinciale des services du Centre du CRFH auprès des médecins et du public en général; d) Signalement amélioré par la Direction des véhicules à moteur des personnes ayant besoin de subir une autre épreuve par suite d'une incapacité; e) Frais partagés pour la mise sur pied d'une unité mobile d'évaluation/d'examen qui serait utilisé dans l'ensemble de la province (moyen à long terme); et f) Révision de la pratique de SSC de payer les frais de formation uniquement si la personne suit un programme de réadaptation professionnelle (selon la capacité de la personne de payer).	Transports et SSC	b) 10 000 $ (année 1) pour voiture; et 20 000 $ (année 3) pour wagonnette. c) 10 000 $ pour promotion (année 1). e) La demande d'une unité mobile à long terme devant être évaluée. f) Maximum de 10 000 $ par année pour les coûts de formation.
RECOMMANDATIONS PRÉCISES			
Systèmes de tarifs			
19. Offrir un soutien à frais partagés pour le nouveau système de tarifs pouvant être mis en place.	- Partage des coûts de capital et des coûts de fonctionnement. - Pourcentage du partage des frais à calculer à titre de suivi de la recommandation 14. - Aider les groupes promoteurs locaux et les municipalités à préparer une analyse et une élaboration d'un système détaillé - un projet pilote de deux ans (pour mieux évaluer la demande à long terme dans des cas précis).	Municipalités et groupes locaux Transports SSC et Aide au revenu	75 000 $ (aide extérieure) pendant les deux premières années. 250 000 $ pour les deux années (à partir de 1989-90) et 200 000 $ par année ensuite.**
20. Élargir les systèmes de tarifs actuels à Moncton, Saint John, Fredericton et dans la Miramichi.	- Évaluation du partage des frais telle que prévue dans la recommandation 19. - Aide technique. - Aide de capital et de fonctionnement (court terme - 2 ans à titre d'essai pour évaluer les besoins à long terme). - Les municipalités devraient participer directement au partage des frais.	Transports, SSC, Aide au revenu et municipalités.	30 000 $ (aide extérieur) 300 000 $ par année (capital et fonctionnement de sources provinciales).**
21. Établir un programme de sensibilisation du public au système de tarifs.	- C'est un élément de la recommandation 6.	Transports	Les coûts sont prévus dans les prévisions des recommandations 19 et 20.

** Pour les dernières années de la période de mise en œuvre, les prévisions sont provisoires. Il faut obtenir des prévisions plus exactes en fonction de l'expérience de la première ou des deux premières années de service.

Tableau 4.1
(Suite)

SOMMAIRE DES RECOMMANDATIONS

Recommandation	Éléments principaux	Principale responsabilité	Besoins de financement
22. Aucun trajet pour des fins précises ne devrait recevoir la priorité exclusive par rapport aux autres motifs de voyage.	- L'accent devrait consister à maximiser : a) le service au plus grand nombre de personnes possible; b) l'intégration et l'exposition des utilisateurs à l'expérience de voyage normal; et c) les niveaux d'utilisation des véhicules. - La priorité par rapport à la répartition locale devrait être desservie.	Municipalités et organismes locaux	Aucun coût supplémentaire.
23. Éliminer toutes priorités discriminatoires actuelles qui excluent les personnes dont les ressources financières personnelles sont marginales (ou plus) de l'utilisation de ces services.	- Éliminer la discrimination contre toutes les personnes dont les ressources financières personnelles sont marginales. - Augmenter le niveau des ressources familiales/personnelles pour que celles-ci répondent aux critères d'admissibilité et de formulation à frais partagés prévue dans les recommandations 14, 19 et 20.	Santé et Services communautaires et Transports	Les effets des coûts à long terme devant être établis à partir des résultats des projets d'essai notés dans les points 19 et 20.
24. Offrir des nouveaux systèmes de tarifs dans la région d'Edmundston, Campbellton/Dalhousie et Bathurst.	- Ce point est essentiellement le même que pour les recommandations 19 et 20. - Aide technique. - Partage des frais de l'aide opérationnelle et de capital - Organiser initialement à titre de projet d'essai de 2 ans.	Municipalités, groupes locaux, SSC, Aide au revenu et Transports	50 000 $ (aide externe). 150 000 $ par année.**
Autobus scolaires			
25. Étudier les possibilités d'accroître l'utilisation des autobus scolaires pour des fins non scolaires pendant les heures normales et après les heures.	- Analyse autobus par autobus, district par district requise pour identifier les possibilités. - Considérer plusieurs facteurs logistiques opérationnels relativement à l'utilisation accrue des autobus scolaires pour des fins non scolaires.	Éducation et Transports	30 000 $ (aide pour l'évaluation). 250 000 $ par année.**
26. Étudier la possibilité de modifier les règlements pour permettre l'utilisation des autobus scolaires par les personnes ayant des besoins spéciaux réels.	- Abolir les restrictions actuelles qui limitent l'utilisation par les personnes âgées. - Abolir les exigences relatives aux utilisations des autobus autres que pour "le transport des élèves" qui sont considérées comme "circonstances d'urgences ou exceptionnelles exigeant la direction précise du ministre qui doit "ordonner" ces utilisations. - Inclure les services pour les enfants d'âge préscolaire. - Établir une formule de tarifs uniforme pour ces utilisations non scolaires.	Éducation	Coûts des services annuels possibles - environ 350 000 $.**
27. Aider l'expansion initiale de l'utilisation des autobus scolaires pour le transport des personnes ayant des besoins spéciaux en utilisant le parc des autobus privés.	- Le gouvernement ne devrait pas faire concurrence au secteur privé. - Négocier des services avec les propriétaires d'autobus privés (et les exploitants des services de transport). - Évaluer les incidences concernant le permis de transport routier.	Éducation Transports/Commission des transports routiers	Coûts compris au point 26.
28. Accroître l'utilisation des autobus scolaires pour inclure les services aux ateliers protégés.	- Évaluer les besoins précis fondés sur l'initiation par les exploitants des ateliers. - Tenir compte des horaires variés des ateliers pour accroître les options possibles d'utilisation des autobus scolaires	Éducation Transports	Coûts compris au point 26.

** Pour les dernières années de la période de mise en oeuvre, les prévisions fournies sont provisoires. Il faudra des prévisions plus exactes en fonction de l'expérience de la première année ou des deux premières années de service.

Tableau 4.1
(Suite)

SOMMAIRE DES RECOMMANDATIONS

Recommandation	Éléments principaux	Principale responsabilité	Besoins de financement
Ateliers protégés			
29. Évaluer les besoins généraux en matière de transport pour les ateliers.	- Exiger sur une base locale/sous-régionale. - SSC et Aide au revenu doivent établir des lignes directrices concernant les demandes de service. - Assurer l'intégration aux besoins communautaires globaux pour les services de transports (y compris l'intégration possible avec les services de transports en commun généraux).	SSC et Aide au revenu Transports	30 000 $ d'aide à l'évaluation en l'an 1. Les coûts continus sont couverts dans les autres points y compris les points 19, 20, 24, 25 et 26.
30. Adapter les services de transports aux besoins changeants résultant de la normalisation des services de santé et des services sociaux.	- S'assurer que les solutions à court terme correspondent aux demandes à long et à moyen terme possibles qui résulteront de la normalisation dans la prestation des services de santé et sociaux. - Reconnaître les écarts dans le taux de transition en vue de la normalisation dans différentes régions de la province (établir des systèmes axés sur ces besoins régionaux).	SSC et Aide au revenu Transports	Voir point 32.
31. Lorsque cela convient, faire la mise en commun de tous les véhicules utilisés par les groupes des ateliers.	- Initiatives exigées des groupes communautaires et des ateliers. - Aider les groupes à mettre sur pied des services coordonnés fondés sur l'utilisation combinée des véhicules si possible.	Municipalités, organismes locaux, SSC et Transports	Voir point 32.
32. Utiliser tous les types de services raisonnables pour améliorer les services aux ateliers.	- Inclure l'utilisation des autobus scolaires, des clubs philanthropiques, des taxis, des systèmes de tarifs/parallèles etc. - Mettre l'accent sur l'intégration à d'autres services par opposition aux services spécialisés séparés. - Établir jusqu'à 3 projets d'essai pour évaluer diverses circonstances (3 années de fonctionnement).	SSC et Aide au revenu Transports	50 000 $ par année pour 3 ans.
Foyers de soins, foyers de soins spéciaux, foyers pour personnes âgées, clubs philanthropiques et organismes bénévoles			
33. Lorsque cela convient, intégrer le plus grand nombre de services possibles.	- Les efforts relativement à ce point sont essentiels dans les régions rurales et les petites communautés urbaines. - Les représentants communautaires et les groupes locaux doivent prendre l'initiative. - Le conseiller des transports devrait fournir une aide technique concernant les détails de conceptions opérationnelles. - Partage des frais allant jusqu'à 3 projets d'essai (si la demande le justifie). Intégrer au service d'ateliers protégés, si possible.	SSC, Aide au revenu et Transports	50 000 $ (Aide extérieure) sur 2 ans. 50 000 $ (aide de fonctionnement à frais partagés).**
34. Établir un service de répartition centralisé et coordonné sur une base régionale/sous-régionale.	- Tous les véhicules fonctionnant dans le cadre d'un service coordonné devraient être répartis à partir d'un centre. - Étudier les possibilités d'intégrer au service de répartition actuelle (par exemple véhicules des travaux publics) dans les petites communautés. - Vérifier ce concept par les projets d'essai notés dans la recommandation 33.	Transports	Coûts compris au point 33.
35. Inclure la participation des bénévoles à la coordination et à la répartition.	- Bureaux/groupes de bénévolat devraient participer à cette fonction. - Le conseiller des transports devrait assumer une fonction consultative clé dans l'intégration des composantes bénévoles (éviter une trop grande dépendance vis-à-vis des conducteurs bénévoles).	Transports	Coûts compris au point 33.
Centres de réadaptation			
36. Accroître le soutien au Centre de formation des conducteurs au Centre de réadaptation Forest Hill.	Voir recommandation 18 pour les détails	Transports	Voir le point 18.
37. Intégrer les services offerts à ces établissements à ceux fournis par divers autres groupes ayant des besoins spéciaux.	Selon les recommandations 19 à 21, 24, 25, 29 et 33.	Transports	Coûts compris dans les autres points.

** Pour les dernières années de la période de mise en oeuvre, les prévisions fournies sont provisoires. Il faudra des prévisions plus exactes en fonction de l'expérience de la première année ou des deux premières années de service.

Tableau 4.2
(Suite)

SOMMAIRE DES RECOMMANDATIONS

Recommandation	Éléments principaux	Principale responsabilité	Besoins de financement
Interurbain			
38. Lorsque cela convient, activités de soutien du Comité intergouvernemental de CCDM et du Comité de mise en oeuvre de Transport Canada.	- Ce point réaffirme l'effet de la recommandation 9 concernant les aspects interurbains du transport pour personnes ayant des besoins spéciaux.	Transports	Coût compris au point 5.
39. Intégrer les autobus accessibles (Access-O-Bus) au parc d'autobus interurbains de SMT.	- Intégrer au programme de remplacement du parc de véhicules à long terme de SMT. - Encourager la mise sur pied d'un programme fédéral de capital à frais partagés à long terme efficace.	Transports et Transports Canada	500 000 $ (sur une période de 5 ans). Il ne s'agit pas d'un article financé par le gouvernement provincial (rôle fédéral/privé).
40. Munir les dépôts d'autobus à Edmundston, Campbellton, Bathurst, Newcastle et Fredericton des dispositifs de base exigés pour assurer l'accessibilité aux personnes ayant des handicaps de mobilité, de l'ouïe et de vision.	- Inclure les rampes marquées et désignées de façon adéquate pour les fauteuils roulants, les salles de bain accessibles et les téléphones à volume réglable. (à titre de minimum).	SMT Limited, DNCA, ACP (Association canadienne des paraplégiques)	Évaluation précise détaillée de l'emplacement exigé.
41. Compléter l'installation de dispositifs d'accessibilité dans les navires et les terminus pour les services interprovinciaux de traversiers.	- Le conseiller des transports devrait avoir des contacts avec Marine Atlantique Inc. pour l'encourager à poursuivre ses efforts actuels pour accroître l'accessibilité. - Les améliorations qui seront apportées aux navires et au terminus du service de Grand Manan devraient comprendre l'accessibilité.	Transports et Transports Canada	Responsabilité transporteur/fédéral.
42. Offrir des terminus accessibles munis des systèmes adéquats d'affichage visuels pour les horaires et des téléphones à volume réglable aux gares ferroviaires et aériennes interurbaines.	- Cela s'applique aux plus gros terminus situés à l'extérieur de la province du Nouveau-Brunswick. - Le conseiller technique devrait avoir un contact avec le personnel fédéral concernant ce point.	Transports et Transports Canada	Responsabilité fédérale
43. Mettre sur pied un système de cartes multi-modes de transports pour les utilisateurs ayant des besoins spéciaux des services interurbains et urbains.	- Contact avec le gouvernement fédéral, les comités de CCDM et de Transports Canada concernant la mise sur pied d'une carte acceptée à l'échelon national. - Inclure une approche normalisée concernant les tarifs pour les préposés nécessaires.	Transports	Compris au point 5.
POINTS COMMUNS DES SERVICES URBAINS/RURAUX INTERURBAINS			
44. Offrir aux utilisateurs ayant des besoins spéciaux la priorité pour l'utilisation des sièges d'autobus qui sont les plus près du conducteur.	- Exiger pour faciliter l'accès/la sortie. - On devrait installer des enseignes adéquates sur les véhicules de transports.	Transporteur/municipal	Aucun coût important.
45. Appliquer les recommandations concernant les types de services spécifiques (19 à 43) aux régions rurales et urbaines.	- Cela devrait comprendre l'utilisation des taxis lorsque cela convient. - Étudier la possibilité d'utiliser les véhicules modifiés ainsi que les taxis convertis (comprend les mini-wagonnettes).	Transports	Compris aux points précédents.
46. Offrir des subventions aux utilisateurs ayant des besoins spéciaux qui n'ont pas les moyens financiers de payer tous les coûts.	- Exige une évaluation détaillée dans le cas des travaux concernant les critères d'admissibilité mentionnés au point 14. - Établir des modalités pour agréer les utilisateurs admissibles (y compris une carte d'identité). - Établir un mécanisme pour administrer la subvention (y compris la surveillance et la vérification). - Cet aspect devrait être évalué dans le cadre des projets d'essai mentionnés aux points 19, 20, 24 et 32 à 35.	SSC et Aide au revenu Transports	Les coûts sont compris dans les autres points.

* CCDM - Conférence canadienne en transport motorisé.

Tableau 4.1
(Suite)

SOMMAIRE DES RECOMMANDATIONS

Recommandation	Éléments principaux	Principale responsabilité	Besoins de financement
RECOMMANDATIONS POUR PERSONNES AVEUGLES/HANDICAPÉES VISUELLES			
Aéroports/VIA Rail/Gares d'autobus			
47. Adopter un code de couleurs constrastantes uniformisé pour les gares.	- Exige la collaboration à l'échelon national.	Transporteurs, INCA, Comité de Transports Canada et de CCDH.	Responsabilité transporteur/fédéral
48. Installer au moins un écran informatisé d'affichage des horaires dans un endroit bien à la vue au niveau des yeux dans les grandes gares aériennes et ferroviaires.	- S'applique aux grandes gares à l'extérieur du Nouveau-Brunswick	Comme pour numéro 47.	Responsabilité transporteur/fédéral
49. Prendre les dispositions pour que le service d'information sur les services de transport (3) agissent à titre de centre d'information pour les personnes aveugles/handicapées visuelles.	- Comprend la production d'horaires dans des gros caractères, en braille ou sur cassette.	INCA, SSC et gouvernement fédéral.	Coûts compris au point 3.
Taxis			
50. Afficher un gros "T" sur les portières avant des taxis.	- Travailler en collaboration avec INCA pour définir les détails relatifs à la conception.	Municipalités, INCA et Transports	20 000 $ pendant l'année 2 et 5 000 $ annuellement ensuite.**
Autobus (urbains et intercités)			
51. Mettre des gros chiffres sur les côtés des autobus ainsi que sur les tableaux indicateurs avant.	- Élaboration de normes pour ces points.	INCA, Transports	10 000 $ pendant l'année 2 et 2 000 $ annuellement par la suite.**
52. Demander aux conducteurs des véhicules d'annoncer tous les détails concernant les arrêts pour les utilisateurs ayant des besoins spéciaux.		- Municipalités/transporteurs.	Aucun coût important.
53. Élargir la portée de la recommandation 14 pour inclure des dispositions relatives aux chiens-guides.		Transporteurs, INCA, Transports	Aucun coût important.
EXIGENCES SPÉCIALES POUR LES SOURDS ET LES MALENTENDANTS			
54. Adopter un code de couleurs uniforme accepté à l'échelon national pour les écrans d'affichage des horaires dans les gares ferroviaires, aériennes et d'autobus.	- Exemple : Rouge - annulé; Bleu - retardé; et Vert - à temps.	Transports Canada et Transports	Responsabilité fédérale.
55. Demander aux conducteurs de taxis d'avoir du papier/des stylos pour communiquer avec les passagers sourds.	- Doit pouvoir informer les utilisateurs des tarifs ainsi que des destinations.	Municipalités/transporteurs	Aucun coût important.
56. Élargir la portée de la recommandation 6 pour inclure un programme de sensibilisation du public aux malentendants.	- Établir des programmes précis pour dire aux sourds quels services de transports sont disponibles et comment ils peuvent obtenir de l'information sur tous services.	SSC, Aide au revenu et Transports	Compris au point 6.

** Pour les dernières années de la période de mise en oeuvre, les prévisions fournies sont provisoires. Il faudra des prévisions plus exactes en fonction de l'expérience de la première année ou des deux premières années de service.

oeuvre; et dans d'autres cas, les coûts seront déterminés après la mise sur pied de projets de **démonstration ou de projets pilote** compris dans plusieurs des recommandations. Par conséquent, les coûts estimatifs pour toutes les années sauf la cinquième année ou la première ou les deux premières années de mise en oeuvre sont provisoires.

4.3 Stratégie de mise en oeuvre

Le tableau 4.2 complète l'information sommaire présentée au tableau 4.1. Le **tableau 4.2** cependant présente les **caratéristiques essentielles** concernant **la mise en oeuvre** des recommandations. Ces caractéristiquent portent sur les prévisions préliminaires **de dépenses** et du **moment** d'effectuer ces dépenses. Les principaux points inclus dans le tableau 4.2 sont :

1) le numéro de la recommandation ainsi qu'un **énoncé** concis de la recommandation;
2) la principale **responsabilité** des intervenants; et
3) les exigences en matière de mise en oeuvre concernant les **fonds** nécessaires pour **chaque année financière** de la période de mise en oeuvre (qui a été choisie de façon à **correspondre** au reste de la **Décennie des personnes handicapées**).

L'information présentée au tableau 4.2 **présume que des mesures soient prises immédiatement pour la mise en oeuvre**. Cela peut exiger des ajustements selon le délai nécessaire pour affecter les sommes adéquates à certains éléments.

En ce qui concerne les priorités, il est évident d'après l'étude des recommandations qu'essentiellement **toutes** les recommandations pourraient être **mises en oeuvre** au cours d'une **période relativement courte. Certains** points manifestement doivent être commencés immédiatement en raison de leur nature et de la nécessité d'établir des points d'abord parce que d'autres éléments en dépendent.

Par exemple, les recommandations 2 et 5 sont essentielles parce qu'elles constituent le fondement de nombreuses autres recommandations. Ces deux points portent sur l'établissement d'un **groupe de coordination** qui serait le

Tableau 4.2

STRATÉGIE DE MISE EN OEUVRE

Recommandation*	Responsabilité principale**	87/88	Besoins de financement ($ 1987 x 1 000) 88/89	89/90	90/91	91/92	92/93
RECOMMANDATIONS GÉNÉRALES							
1. Besoin de nouveau financement majeur.	Comité interministériel (CI)	940	1 925	1 967	1 852	1 802	1 902[#] [●]
2. Établissement d'un groupe de coordination du transport pour les personnes ayant des besoins spéciaux.	CI et Transports	-	-	-	-	-	-
3. Services de transport/système d'information	SSC	125	100	100	100	100	100[#]
4. a) Système central de communication d'urgence et b) Service d'information pour les sourds.	Transports	60	20	20	20	20	20
5. Conseiller des transports.	Transports	50	100	50	50	50	50
6. Programme de sensibilisation du public.	Transports	10	30	10	10	10	10[#]
7. Formation du personnel des transporteurs.	Transports	-	10	5	5	5	5[#]
8. Identifier et présélectionner les utilisateurs ayant des besoins spéciaux.	SSC et AR		——————Avec le personnel actuel——————				
9. Suivre/appuyer les comités de mise en oeuvre de Transports Canada et de CCTM.	Transports		——————Compris au point 5——————				
10. Encourager les efforts de Transports Canada en matière de transport pour les personnes ayant des besoins spéciaux.	Transports		——————Compris au point 5——————				
11. Intervenir auprès des municipalités afin qu'elles offrent des services de transport en commun (incorporant les services aux personnes ayant des besoins spéciaux.	Municipalités, APE et Transports		——————Compris au point 5——————				
12. Coupe des bordures des rues municipales.	Municipalités et APE		——————Compris au point 5——————				
13.* Promouvoir/appliquer les règlements concernant les espaces de stationnement réservés pour les véhicules utilisés par les personnes ayant des besoins spéciaux.	Municipalités et Transports	20	30	-	-	-	-
14. Subventions pour l'acquisition de véhicules individuels.	SSC et AR	30	200	200	200	200	200[#]
15.* Conversion et modifications des véhicules	SSC et Transports	100	100	100	100	100	100[#]
16. Modifier la définition des "pièces" dans le Code de la route.	Transports		——————Aucun coût supplémentaire important——————				
17. Aide aux entreprises effectuant des modifications aux véhicules	Transports (coordonnateur)		Prévu dans d'autres programmes actuels ou encourage le rôle de Transports Canada				
18. Élément d'aide au Centre de réadaptation de Forest Hill.	Transports	30	10	30	10	10	10[#]
Total partiel pour les recommandations générales		425	600	515	495	495	495[#]
RECOMMANDATIONS PRÉCISES							
Systèmes de tarifs							
19.* Soutien à frais partagés des nouveaux systèmes "de tarifs".	Municipalités, SSC, AR et Transports	-	50	275	250	200	200[#]
20.* Élargir les systèmes de "tarifs" à Moncton, Saint John, Fredericton et dans la Miramichi.	SSC, AI, Transports et Municipalités	330	300	300	300	300	300[#]
21. Programme de sensibilisation du public.	Transports		——————Coûts compris aux points 19 et 20——————				
22. Priorités uniformes par rapport au motif de voyage.	Municipalités et organismes locaux		——————Aucun coût supplémentaire important——————				

* Recommandations avec un astérisque comportent des projets d'essai/pilote.

** Les codes pour cette colonne sont : CI - Comité interministériel du Secrétariat du Cabinet; SSC - Santé et Services communautaires; AR - Aide au revenu; APE - Affaires municipales et environnement; EMT - EMT Limited; INCA - Institut national canadien pour les aveugles; CCTM - Conférence canadienne en transport municipal.

[#] Ces prévisions sont provisoires puisqu'elles portent sur les dernières années de la période de mise en oeuvre. Il faut des prévisions plus exactes en fonction de l'expérience de la première année ou des deux premières années de service.

[●] Ces prévisions ne comprennent pas la somme de 100 000 $ par année (sauf 92/93) pour les dépenses non gouvernementales associées à la recommandation 39.

Tableau 4.2

STRATÉGIE DE MISE EN OEUVRE

Recommandation*	Responsabilité principale**	87/88	Besoins de financement ($ 1987 x 1 000) 88/89	89/90	90/91	91/92	92/93
23. Abolir les pratiques discriminatoires qui excluent les personnes dont les ressources personnelles sont marginales	SSC et Transports	Coûts établis d'après le projet d'essai mentionné au point 19.					
24*. Offrir des nouveaux systèmes du "tarif" à Edmundston, Campbellton/Dalhousie et Bathurst.	Municipalités, groupes locaux, SSC, AR et Transports	-	200	150	150	150	150[θ]
Autobus scolaires							
25. Étude détaillée des options en vue d'accroître l'utilisation non scolaire des autobus scolaires.	Éducation et Transports	30	250	250	250	250	250[θ]
26. Examiner la possibilité de changer les règlements pour permettre l'utilisation des autobus scolaires par toutes les personnes qui ont des besoins spéciaux réels.	Éducation	-	350	350	350	350	350[θ]
27. Le parc de véhicules privés devrait recevoir la première priorité pour l'utilisation accrue des autobus scolaires.	Éducation		——————Coûts compris au point 26——————				
28. Utilisation accrue des autobus scolaires pour inclure les services aux ateliers protégés.	Éducation et Transports		——————Coûts compris au point 26——————				
Ateliers protégés							
29. Évaluation systématique des besoins globaux des ateliers en matière de transport.	SSC et AR	30	—Coûts prévus aux autres points— (notamment 19, 20, 24, 25 et 26)				
30. Adapter les services à la "normalisation" des modes de prestation des services de santé et des services communautaires.	SSC et AR		——————Voir point 32——————				
31. Faire la mise en commun des véhicules utilisés uniquement pour les ateliers.	Voir tableau 4.1		——————Voir point 32——————				
32.* Utiliser tous les types de transport raisonnables pour améliorer les services aux ateliers.	SSC et AR	50	50	50	-	-	-
Foyers de soins, foyers de soins spéciaux, foyers de soins pour personnes âgées, clubs philanthropiques et organismes bénévoles							
33.* Intégrer ces services dans la plus grande mesure du possible.	SSC, AR et Transports	75	75	50	50	50	50[θ]
34.* Établir des services de répartition centralisés et coordonnés sur une base régionale/sous-régionale.	Transports		——————Coûts compris au point 33——————				
35*. Intégrer la participation des bénévoles à la fonction de répartition/coordination.	Transports		——————Aucun coût supplémentaire important——————				
Centres de réadaptation							
36. Accroître la section au Centre de formation des conducteurs du Centre de réadaptation de Forest Hill.	Transports		——————Voir point 18——————				
37. Intégrer les services de ces centres à ceux fournis par d'autres groupes ayant des besoins spéciaux.	Transports		Coûts compris aux points 19, 20, 24, 25, 26, 32 et 33				
Interurbain							
38. Approuver le Comité de mise en oeuvre de Transports Canada et le Comité de CCDH selon ce qui convient.	Transports		——————Coûts compris au point 5——————				
39. Intégrer les autobus accessibles au parc de véhicules interurbains de SMT.	SMT Limited, Transports Canada	100	100 (non compris dans les sommes totales figurant au tableau)	100	100	100	-
40. Équiper les arrêts d'autobus à Edmundston, Campbellton, Bathurst, Newcastle et Fredericton des dispositifs exigés pour assurer l'accessibilité aux personnes ayant des handicaps de mobilité, de l'ouïe et de vision.	SMT et autres		— Coûts fondés sur des évaluations précises de l'emplacement— avec les représentants des groupes d'utilisateurs				

* Recommandations avec un astérisque comportent des projets d'essai/pilote.

** Les codes pour cette colonne sont : CI - Comité interministériel du Secrétariat du Cabinet; SSC - Santé et Services communautaires; AR - Aide au revenu; AME - Affaires municipales et environnement; SMT - SMT Limited; INCA - Institut national canadien pour les aveugles; CCDH - Conférence canadienne en transport motorisé.

[θ] Ces prévisions sont provisoires puisqu'elles portent sur les dernières années de la période de mise en oeuvre. Il faut des prévisions plus exactes en fonction de l'expérience de la première année ou des deux premières années de service.

Tableau 4.2

STRATÉGIE DE MISE EN OEUVRE

Recommandation*	Responsabilité principale**	Besoins de financement ($ 1987 x 1 000) 87/88	88/89	89/90	90/91	91/92	92/93
41. Compléter l'installation de dispositifs d'accessibilité dans les navires et les terminus du service interprovincial de traversiers.	Transports Canada/transporteur	Les coûts relèvent du gouvernement fédéral/du transporteur					
42. Assurer des terminus accessibles munis de systèmes d'affichage visuel des horaires et des téléphones à volume réglable aux gares aériennes et ferroviaires intercités.	Transports Canada	——Coûts – responsabilité fédérale——					
43. Établir une carte multi-modes de transport pour services urbains et intercités.	Transports Canada	——Coûts compris au point 5——					
POINTS COMMUNS DES SERVICES URBAINS/RURAUX/INTERCITÉS							
44. Les utilisateurs ayant des besoins spéciaux devraient recevoir la priorité pour l'utilisation des sièges avant d'autobus les plus près du conducteur.	Municipalité/transporteur	——Aucun coût supplémentaire important——					
45. Toutes les recommandations de 19 à 43 inclusivement s'appliquent aux régions rurales et urbaines.	Transports	——Coûts compris aux autres points——					
46.* Les subventions aux utilisateurs ayant des besoins spéciaux qui n'ont pas les moyens financiers de payer tous les coûts.	SSC et Aide au revenu	——Coûts inclus aux autres points——					
Total partiel pour les recommandations spécifiques		515	1 275	1 425	1 350	1 300	1 400[#] [●]
RECOMMANDATIONS SPÉCIALES CONCERNANT LES PERSONNES AVEUGLES/HANDICAPÉES VISUELLES							
Aéroports/VIA Rail/Gares d'autobus							
47. Adopter un code uniforme de couleurs contrastante pour les gares.	Transporteurs, DNCA, CCTM et Comité de Transports Canada	——Responsabilité du transporteur/du fédéral——					
48. Dans les grandes aériennes et ferroviaires, au moins un écran informatisé d'affichage des horaires devrait être installé dans un endroit bien en vue à n'importe quel niveau.	Comme pour 47.	——Responsabilité transporteur/fédéral——					
49. Le service SIST (3) devrait également agir à titre de centre d'information pour les personnes aveugles/handicapées visuelles.	DNCA, SSC et gouvernement fédéral	——Coûts compris au point 3——					
Taxis							
50. Afficher un gros "T" sur les portières avant des taxis.	Transporteurs, municipalités, DNCA et Transports	–	20	5	5	5	5[#]
Autobus, (urbains et intercités)							
51. Mettre des gros chiffres sur le côté des autobus ainsi que sur les tableaux indicateurs avant.	Municipalités, DNCA et Transports	–	10	2	2	2	2[#]
52. Les conducteurs de véhicules devraient annoncer tous les détails concernant les arrêts pour les utilisateurs ayant des besoins spéciaux.	Municipalités/transporteur	——Aucun coût supplémentaire important——					
53. Élargir la portée de la recommandation 44 pour prévoir des dispositions relatives aux chiens-guides	Transporteurs, DNCA et Transports	——Aucun coût supplémentaire important——					
Total partiel pour les personnes aveugles/handicapées visuelles		–	30	7	7	7	7[#]

* Les recommandations avec un astérisque comportent des projets d'essai/pilote.

** Les codes pour cette colonne sont : CI – Comité interministériel du Secrétariat du Cabinet; SSC – Santé et Services communautaires; AR – Aide au revenu; AME – Affaires municipales et environnement; SMT – SMT Limited; INCA – Institut national canadien pour les aveugles; CCTM – Conférence canadienne en transport motorisé.

[#] Ces prévisions sont provisoires puisqu'elles portent sur les dernières années de la période de mise en oeuvre. Il faut des prévisions plus exactes en fonction de l'expérience de la première année ou des deux premières années de service.

[●] Ces prévisions ne comprennent pas la somme de 100 000 $ par année (sauf 92/93) pour les dépenses non gouvernementales associées à la recommandation 39.

Tableau 4.2

STRATÉGIE DE MISE EN OEUVRE

Recommandation*	Responsabilité principale**	87/88	Besoins de financement ($ 1987 x 1 000) 88/89	89/90	90/91	91/92	92/93
BESOINS SPÉCIAUX POUR LES SOURDS ET LES PERSONNES AYANT DES HANDICAPS DE L'OUÏE							
54. Adopter un code de couleurs uniforme accepté à l'échelon national pour les écrans d'affichage des horaires dans les gares aériennes, ferroviaires et d'autobus.	Transports Canada et Transports		——————Responsabilité fédérale——————				
55. Les conducteurs de taxis devraient avoir des tablettes/des stylos pour communiquer avec les passagers sourds.	Municipalités/transporteur		——————Aucun coût supplémentaire important——————				
56. Élargir la recommandation 6 pour inclure le programme de sensibilisation du public relativement aux sourds.	CCS, AR et Transports		——————Coûts inclus au point 6——————				
SOMMES TOTALES GÉNÉRALES		940	1 935	1 947	1 852	1 832	1 932 [ø] [@]

* Recommandation avec un astérisque comportant des projets d'essai/pilotes.

** Les codes pour cette colonne sont : CI – Comité interministériel du Secrétariat du Cabinet; SSC – Santé et Services communautaires; AR – Aide au revenu; AME – Affaires municipales et environnement; SMT – SMT Limited; INCA – Institut national canadien pour les aveugles; CCTM – Conférence canadienne en transport motorisé.

[ø] Ces prévisions sont provisoires puisqu'elles portent sur les dernières années de la période de mise en oeuvre. Il faut des prévisions plus exactes en fonction de l'expérience de la première année ou des deux premières années de service.

[@] Ces prévisions ne comprennent pas la somme de 100 000 $ par année (sauf 92/93) pour les dépenses non gouvernementales associées à la recommandation 39.

Comité interministériel présidé par le Secrétariat du Cabinet; l'établissement d'un **conseiller technique** à temps plein au ministère des Transports.

Il faut également souligner l'importance de la **recommandation 14.** Cette recommandation porte sur **l'établissement de critère d'admissibilité** et la formulation de **lignes directrices** précises concernant **tous les éléments des recommandations relatives au partage des frais** en fonction de la capacité des particuliers/des familles de se procurer des services de transport par leurs propres moyens financiers. Le résultat de ce travail est essentiel à plusieurs des recommandations. Le résultat du travail relié à la recommandation 14 devrait manifestement être disponible avant que d'autres puissent être mises en oeuvre. Par exemple, la recommandation 14 est importante pour la recommandation portant sur l'élargissement du système "de tarifs" (19 à 24) et celles portant sur l'amélioration visant à consolider bon nombre de secteurs des services pour les personnes ayant des besoins spéciaux (notamment points 32 à 37). **Toutefois, cela n'empêche pas d'entamer la mise en oeuvre des composantes de la plupart des autres recommandations avant de terminer la mise en oeuvre de 14.**

Il y a aussi des situations qui encourent **très peu ou aucun coût supplémentaire important.** Dans ces cas-là, les points devraient être **mis en oeuvre le plus tôt possible** vu la facilité relative et l'absence d'effets importants concernant le financement. Les recommandations dans cette catégorie comprendraient les points 8 à 12, 16 et 17, 21 à 23, 27 et 28, 30 et 31, 34 et 35, 37 et 38 et 44 à 56 (sauf pour les coûts minimes des points 50 et 51).

De plus, certains points relèvent exclusivement de la **compétence fédérale.** Par exemple, le point 43 concernant la mise sur pied d'une carte multi-modes de transport et 54 concernant les écrans d'affichage des horaires dans les grandes gares à l'extérieur du Nouveau-Brunswick sont principalement une responsabilité fédérale.

Dans les autres cas, les **transporteurs** ont le principal rôle tel qu'au point 40 qui porte sur les améliorations aux arrêts d'autobus à des endroits

régionaux spécifiques dans l'ensemble de la province. Également, certaines recommandations sont essentiellement des **responsabilités conjointes du transporteur et du gouvernement fédéral**. Par exemple, le point 39 et le point 41 concernant l'intégration des autobus accessibles au parc d'autobus SMT et l'installation des dispositifs d'accessibilité dans les navires et dans les terminus du service interprovincial de traversiers, relèvent tous les deux de cette catégorie. Les deux types de recommandations peuvent être mis en oeuvre au début de la période de mise en oeuvre.

Il importe de souligner que **dix** des recommandations prévoient des **projets pilote ou d'essai** couvrant diverses améliorations qui pourraient être apportées aux services de transport pour les personnes ayant des besoins spéciaux. Il existe un **certain chevauchement** dans ces projets d'essai puisque dans certains cas, plusieurs recommandations pourraient être intégrées aux efforts visant à améliorer les services de transport pour les personnes ayant des besoins spéciaux dans des régions spécifiques. Néanmoins, ces recommandations sont essentielles à la formulation des **moyens les plus convenables et les plus efficaces** par rapport au coût de fournir des services adéquats pour les différents groupes ayant des besoins spéciaux dans diverses régions de la province.

Vu l'importance de ces services, les **groupes municipaux et les groupes promoteurs locaux** doivent **jouer un rôle clé** dans la mise en oeuvre de bon nombre d'améliorations aux services pour les personnes ayant des besoins spéciaux. Ces groupes devraient encourager la mise en oeuvre de ces activités le plus tôt possible.

La répartition prévue des **dépenses supplémentaires** pour les points est mentionnée dans ces recommandations est illustrée au tableau 4.2. Ce tableau démontre clairement un effort visant à accorder les fonds nécessaires à toutes les régions de la province à toutes les régions de la province, urbaines et rurales. Il se fait également un effort conscient en vue d'identifier les besoins précis qui doivent être comblés pour élargir les services de tarifs actuels ainsi que pour prévoir des services de tarifs dans les régions dont les demandes ne sont pas actuellement comblées. Dans cette dernière catégorie, il y a une recommandation précise (24) concernant le

système de tarifs qui pourrait être mis sur pied dans les régions d'Edmundston, de Campbellton/Dalhousie et Bathurst.

Une autre composante majeure des augmentations possibles dans les services pour les personnes ayant des besoins spéciaux porte sur **l'élargissement des services** fournis par les **autobus scolaires** (points 25 à 28). L'affectation de ces fonds pour ces points comprend l'aide à l'évaluation détaillée des options en vue d'accroître ce genre de services ainsi que les prévisions préliminaires des **coûts supplémentaires** encourus par la prestation de ces services. Le niveau actuel des coûts supplémentaires continus doivent manifestement être plus clairement établi à partir de l'évaluation détaillée proposée. Il est aussi probable que les coûts d'assurance du parc pourraient augmenter d'un montant substantiel. On n'a pas tenu compte de cette partie et des coûts supplémentaires dans les prévisions qui figurent au tableau 4.2.

On a accordé une attention spéciale aux besoins des ateliers protégés. En même temps, ces points reconnaissent la nécessité d'un service de transport dynamique pour ce secteur de la population ayant des besoins spéciaux. Cela est nécessaire en raison de la transition qui se produit relativement à la **"normalisation"** des services communautaires et de santé. Ces points ont été abordés de façon précise dans les recommandations 29 à 32. **L'accent** est mis sur **l'intégration** de ces services à d'autres, dans la mesure du possible et lorsque cela convient. Il a également été recommandé que l'amélioration de ces services offerts aux secteurs de la population ayant des besoins spéciaux soient évalués sur une base de projets d'essai (recommandation 32). En plus des ateliers protégés, le concept global du service pour et par les foyers de soins, les foyers de soins spéciaux, les foyers pour personnes âgées, les clubs philantropiques et les organismes bénévoles **ont tous été intégrés aux analyses des projets d'essai proposés.**

4.4 Sommaire des coûts supplémentaires préliminaires

Le tableau 4.2 comprend des prévisions préliminaires des **coûts supplémentaires** pour chacune des **années financières** qui restent dans la **Décennie des personnes handicapées.** Les coûts supplémentaires sont répartis pour :

a) les recommandations générales;
b) les recommandations spécifiques;
c) les recommandations spéciales pour les personnes aveugles/handicapées visuelles; et
d) les sommes globales générales pour toutes les recommandations.

Il faut souligner que les coûts figurant au tableau 4.2 sont uniquement les coûts qui sont exigés par le **gouvernement provincial.** Les prévisions mentionnées pour l'amélioration du parc d'autobus de SMT afin qu'il englobe les autobus intercités accessibles ont été exclues des sommes totales parce qu'elles portent spécifiquement sur un point dont les frais ne seraient pas partagés par la province. Dans tous les cas comportant le partage des frais par les groupes locaux ou les municipalités, **seuls les coûts provinciaux ont été inclus** au tableau 4.2.

Le facteur critique concernant les prévisions préliminaires des dépenses du gouvernement provincial est l'incertitude causée par la nécessité d'effectuer d'autres travaux sur plusieurs des recommandations. Cette situation est compliquée davantage par le besoin d'effectuer plusieurs projets d'essai afin de définir plus clairement les coûts exigés pour plusieurs éléments. Les prévisions préliminaires figurant au tableau 4.2 révèlent que les coûts supplémentaires ou additionnels, des services proposés, pourraient être d'environ 0,94 million de dollars durant la première année. Les coûts des première et troisième années devraient se chiffrer entre 1,91 et 1,95 million de dollars. Les coûts pour les années subséquentes pourraient être inférieurs (1,80 à 1,90 million de dollars) en raison de l'élimination du **coût initial.** Toutefois, cette réduction possible peut être plus que **contre-balancée** par **l'augmentation des coûts continus** pour plusieurs éléments. Toutes les prévisions de coûts devraient être considérées comme étant préliminaires jusqu'à ce que des prévisions plus détaillées soient disponibles suite à une analyse plus approfondie de l'emplacement et des résultats des projets d'essai.